ANNO XL - N. 9 COPIE 180.000 SETTEMBRE 1934 - ANNO XII

LE VIE D'ITALIA

RIVISTA MENSILE DEL TOURING CLUB ITALIANO - ORGANO UFFICIALE DELL'ENTE NAZIONALE PER LE INDUSTRIE TURISTICHE

ALI NEL CIELO

Per lo sviluppo del volo stratosferico.

E' stata già data notizia dei provvedimenti presi dal Ministero dell'Aeronautica per la costituzione di un « Reparto d'Alta Quota » destinato a risolvere problemi inerenti alla navigazione stratosferica.

Allo scopo di trarre il massimo profitto dalle osservazioni e dalle esperienze effettuate da alcuni noti studiosi italiani di discipline aeronautiche, il Ministro ha stabilito recentemente di valersi della loro collaborazione e li ha nominati consulenti scientifici del Reparto d'Alta Quota.

Essi sono: S. E. l'Accademico Arturo Crocco, il Generale del Genio aeronautico Prof. Rodolfo Verduzio e i Professori Modesto Panetti della R. Scuola d'ingegneria di Torino, Giuseppe Albenga del R. Istituto Superiore d'ingegneria di Torino, Anastasi della R. Scuola d'ingegneria di Roma e Pericle Ferretti della R. Scuola d'ingegneria di Napoli.

Questi eminenti cultori di scienze aeronautiche, tutti docenti universitari, assicureranno il contributo della loro dottrina ed esperienza allo studio ed alla realizzazione pratica dei problemi riguardanti la navigazione stratosferica e trarranno nel medesimo tempo elementi di studio dagli esperimenti che saranno effettuati dal reparto stesso.

In tale modo, la parte sperimentale e quella scientifica potranno compiere un utilissimo lavoro di collaborazione, indubbiamente fecondo di pratici risultati.

Sempre in base al programma prefissosi per il funzionamento del Reparto d'Alta Quota il Ministro ha bandito un concorso fra le ditte aeronautiche italiane per la costruzione di apparecchi e motori destinati alla navigazione stratosferica.

Il provvedimento permetterà al Reparto d'Alta Quota di realizzare, attraverso esperimenti effettuati con materiale di ideazione e costruzione italiana, pratici risultati circa la definizione delle caratteristiche dei velivoli e dei motori destinati alla normale navigazione ad alta quota.

Nuove costruzioni italiane: il « Fiat G. 2 ».

Presso la « Fiat-Aeronautica d'Italia » sono state effettuate le prove di omologazione del trimotore leggero « Fiat G. 2 » con motori « Fiat A. 54 ».

Il peso a vuoto dell'apparecchio è di kg. 1857; il peso totale è di kg. 2800; la velocità massima al suolo è di km.-ora 238; la velocità di potenza minima è di km.-h. 112,500; i tempi di salita sono: a 1000 m., 03'; a 2000 m., 07' 45''; a 3000 m., 14'; a 4000 m., 22' 30''; a 5000 m., 36'. Tangenza pratica, 5300 m.; tangenza teorica, 5600 m. Tempo per effettuare i cinque « otto » 04' 30''.

Lo spazio richiesto per il distacco al decollo è di 240 m. e il tempo 15''. Lo spazio richiesto per l'atterramento con freni è di 211 m.

Il consumo di combustibile (Benzina « Avio »: densità 0,73) kg.-ora 60; consumo olio kg.-ora 3

Gli aeroplani-espresso in Italia.

La « S. A. Aeronautica d'Italia (Fiat) » ha iniziato la costruzione di un apparecchio destinato al trasporto rapido dei passeggeri sulle linee commerciali civili. L'apparecchio, denominato « Fiat G. 18 », è stato progettato dall'Ing. Gabrielli e sarà munito di tutti gli ultimi portati della scienza aerodinamica. L'apparecchio è un monoplano bimotore integralmente metallico, ad ala bassa, con carrello d'atterraggio retrattile.

Per la rapidità dei servizi aerei con l'Oriente.

Sono entrati regolarmente in servizio sulle linee aeree civili Brindisi-Atene-Rodi e Brindisi-Atene-Istanbul i trimotori veloci « Savoia 66 », capaci di 18 posti.

In conseguenza dell'adozione di tali apparecchi, gli orari delle due importantissime linee sono stati così modificati:

Brindisi-Rodi: Partenza ogni giovedì alle ore 6; arrivo a Rodi alle ore 12,30 (ora locale) dopo una sosta ad Atene dalle 9 alle 9,30.

Rodi-Brindisi: Partenza ogni venerdì alle ore 6; arrivo a Brindisi alle ore 11,30 dopo una sosta di mezz'ora ad Atene.

Brindisi-Istanbul: Partenza ogni martedì e sabato alle ore 6 con arrivo a Istanbul alle ore 13,30 (orario locale).

Istanbul-Brindisi: Partenza ogni lunedì e mercoledì alle ore 6; arrivo a Brindisi alle ore 13,30.

Il precedente orario di collegamento tra Brindisi e Istanbul, richiedeva 11 ore e 35 minuti e quello tra Brindisi e Rodi 8 ore e 35 minuti.

Le soste ad Atene erano di soli 5 minuti.

Essendo state anche ritardate di un'ora e un quarto le partenze da Brindisi, si è reso possibile un migliore collegamento con la capitale e verso l'Europa centro-settentrionale.

Il motore italiano « Asso XI R »

Ha superato tutte le prove prescritte per la sua omologazione — fra cui quella di durata di 150 ore, al banco — il nuovo motore Isotta-Fraschini « Asso XI R ».

La potenza nominale in aria di questo tipo di motore è di 670 c. v. a 2050 giri; la potenza massima è di 840 c. v. a 2250 giri. Il rapporto di compressione è 6,8. Il peso del motore completo è di kg. 578.

Il motore Isotta-Fraschini « Asso XI R » è destinato, tra l'altro, ad equipaggiare l'aeroplano trimotore rapido « Caproni 122 » per il trasporto di 20 passeggeri.

I limiti di regime dei motori per i collaudi in volo.

Dal Comitato Tecnico del Registro Italiano Navale ed Aeronautico sono stati stabiliti i limiti di regime dei motori nell'effettuazione dei collaudi in volo.

E' stato disposto che le eliche saranno previste o regolate in modo da frenare in volo orizzontale, a livello del mare, a piena emissione del gas, ad un numero di giri non superiore a quello ottenuto nelle prove di velocità al banco del tipo di motore impiegato; in ogni caso non superiore di oltre 10 % al numero di giri omologato.

Per i motori d'alta quota tale numero massimo di giri non verrà oltrepassato, nè alla quota normale a piena ammissione, nè al suolo all'ammissione massima consentita.

Le prove per la velocità di crociera verranno effettuate a decorrere dal 1° settembre p. v. con potenza non eccedente i $^7/_{10}$ della potenza di omologazione; in ogni caso ad un regime non superiore al 90 % del numero di giri normale omologato.

Un Italiano costruttore di velivoli in Polonia nel XVII secolo.

Riferiscono *Le Vie dell'Aria* che la stampa polacca ha pubblicato interessanti brani di lettere scritte dal segretario della Regina Maria Luisa Gonzaga, sposa del Re di Polonia, Ladislao IV Wasa, nei quali, tra altri particolari della vita polacca del tempo, si parla di una « macchina volante » inventata da un italiano polonizzato.

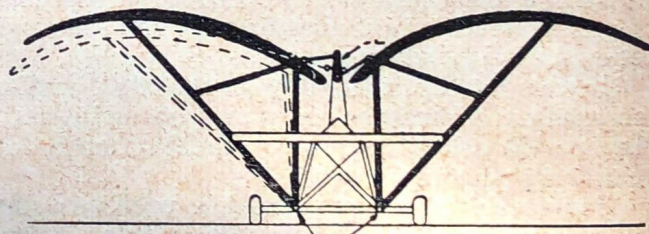
Secondo i dati raccolti dall'Ate, risulta che l'inventore di questa macchina volante fu Tito Burattini *vel* Boratini, nato a Venezia intorno al 1615 e stabilitosi in Polonia intorno al 1649, dopo aver compiuto gli studi a Pavia ed a Padova dedicandosi alle costruzioni meccaniche. Tito Burattini tra l'altro costruì per il Palazzo Morsztyn a Varsavia una ingegnosa pompa a vento che « forniva 5000 botti di acqua al giorno », suscitando la generale meraviglia.

Fra le varie opere del Burattini bisogna citare anche un curioso orologio ad acqua non molto dissimile da quello che si può ammirare al Pincio a Roma. Successivamente il Burattini si dedicò quasi esclusivamente agli studi aeronautici seguendo le idee del grande Leonardo da Vinci, ossia basandosi sugli studi intorno al volo degli uccelli.

Nel 1648 Tito Burattini presentò al sovrano polacco un piccolo modello della sua macchina volante, azionato da una molla. Il modello, della lunghezza di un metro e mezzo, si innalzò infatti all'altezza di alcuni metri portando a bordo, come carico, un « gatto vivo ». Aiutato ed incoraggiato anche con aiuti materiali da Ladislao IV, Tito Burattini costruì successivamente un grande velivolo munito di quattro ali, fatte di stecche di balena ed estremamente mobili che potevano essere messe in azione mediante alcuni ingegnosi congegni mossi dalla forza umana.

Il velivolo — a quanto risulta dalle descrizioni dell'epoca — era munito anche di un « baldacchino » che serviva da paracadute.

Una nuova macchina volante ad ali battenti?

Dopo la lunghissima attività dei fratelli Lilienthal che non era giunta a dare risultati veramente apprezzabili nel campo della macchina volante ad ali battenti, era opinione generalmente diffusa che in quel campo non vi fosse ormai molto da fare. Giunge perciò inattesa la notizia dalla Germania che l'ex-ingegnere capo del costruttore tedesco Dott. Rumpler, l'Ing. Budig, lavora attivamente in questo senso. Negli stabilimenti di Johannisthal, presso Berlino, si stanno eseguendo esperimenti con un aeroplano ad ala battente, che imiterebbe con straordinaria fedeltà il volo degli uccelli. Con tale apparecchio sperimentale il progettista, Ing. Budig, sarebbe riuscito non soltanto a sollevarsi nell'aria, ma anche a spostarsi nell'aria secondo una data rotta.

RAPPRESENTAZIONE SCHEMATICA DI ALI BATTENTI DATA DALL'ING. BUDIG.
Le parti segnate in nero sono movibili.

Il Budig ha compiuto i suoi studi servendosi di un modello singolarissimo d'ala, nell'interno della quale si trova una fitta rete di piccoli tubi di ottone e di tubi di gomma. Ciascun tubo sbocca in un determinato punto della superficie esteriore dell'ala e conduce di là ad un piccolo manometro a forma di U. In realtà ogni tubo è provvisto così di un manometro suo proprio. Quando si espone al vento quest'ala sperimentale, vengono a prodursi determinati effetti di aspirazione e di pressione nei singoli punti della superficie, secondo la posizione dell'ala rispetto al vento. Questi effetti vengono volta a volta registrati dai piccoli manometri, e successivamente fissati da un piccolo apparecchio fotografico automatico, le cui fotografie possono poi venire comodamente studiate a tavolino. Grazie a questo dispositivo di misura, Budig potè in una lunga serie di esperienze constatare che in una superficie esposta al vento con un angolo di circa 15°, si produce un effetto nuovo, sinora non conosciuto: un rilevante effetto di aspirazione, una corrente d'aria rivolta verso la parte anteriore, lungo gli spigoli anteriori dell'ala, corrente che non s'interrompe anche se l'angolo di incidenza della superficie portante rispetto al vento viene automaticamente aumentato. Secondo il Budig, il segreto della traslazione nel volo degli uccelli sta tutto qui.

Sinora si tratta più che altro di un metodo di ricerca che alcuni tecnici ritengono ricco di possibilità e capace di dirigere gli studi e le costruzioni aviatorie in una direzione completamente nuova.

Un'aeronave costruita secondo il principio del ponte sospeso.

Ha recentemente richiamato l'attenzione dei tecnici americani un nuovo tipo di aeronave ideata da Roland B. Respess.

Prima di essere sottoposto all'esame delle autorità governative, un modello dell'aeronave Respess fu attentamente studiato e analizzato da numerosi ingegneri consultori.

In questa aeronave il principio della sospensione metallica è stato ingegnosamente impiegato. La struttura consiste primariamente di un elemento centrale rigido in forma di tubo che si prolunga da poppa a prua e da una serie di telai fra i quali sono allogati i pallonetti del gas. Il diametro di ogni telaio è determinato dalla sezione dell'aeronave a quel dato punto in cui il telaio va fissato.

Montati flessibilmente su telai trasversali e connessi con questi nel senso longitudinale, vi sono dei cavi d'acciaio che si prolungano ininterrottamente da prua a poppa e sono assicurati agli estremi del tubo centrale.

Una serie analoga di cavi è fissata angolarmente alle strutture periferiche. I cavi

sono d'acciaio d'alta resistenza, del tipo da ponte, attentamente collaudati e trattati in modo speciale per resistere alla corrosione.

Secondo l'ideatore, i vantaggi che offre questo tipo di aeronave sarebbero i seguenti:

1º l'aeronave risulta alquanto più flessibile di quella a struttura convenzionale di tipo rigido, e pertanto può sopportare le raffiche improvvise con minor pericolo e danno. Ciò avviene perchè la resistenza risiede principalmente nei cavi e nei canapi metallici che hanno maggiore resa degli elementi rigidi.

2º Altro vantaggio è che lo scheletro dell'aeronave può essere interamente determinato perchè tutti gli elementi sono calcolabili secondo i semplici principi d'ingegneria.

3º Si spera anche di ottenere uno scheletro di minor peso, cosa importante dal punto di vista del carico pagante, della semplicità e del costo di costruzione.

Il progetto sottoposto al Governo contempla un'aeronave di quasi 50 metri di diametro per meno di 250 di lunghezza.

Essendo il servizio transatlantico la sua principale missione, si è provveduto per l'installazione di bocche da fuoco e per l'attrezzatura pel servizio della Marina da guerra.

Il progetto contempla la costruzione di due aeronavi, di un nuovo tipo di *hangars* e l'istituzione di un regolare servizio transoceanico.

Misure sanitarie per impedire la diffusione di malattie per mezzo dell'aeroplano.

E' stato recentemente pubblicato il testo della Convenzione sanitaria firmata all'Aja dai rappresentanti di 23 Paesi, nello scorso anno.

Scopo della Convenzione è di allontanare la crescente minaccia delle gravi malattie infettive come la peste, il colera, il tifo, il vaiolo e la febbre gialla, che trovano un più facile mezzo di diffusione attraverso la rete sempre più fitta delle comunicazioni per via d'aria.

Ai termini della Convenzione ogni Paese firmatario si impegna:

1º a provvedere ad una organizzazione sanitaria adeguata su ogni aerodromo frequentato da aeroplani in partenza per paesi esteri o in arrivo da essi;

2º a impiantare speciali aerodromi sanitari col personale e l'equipaggiamento necessario all'esame e all'isolamento dei passeggeri e alla disinfezione degli apparecchi;

3º a notificare immediatamente l'esistenza sul suo territorio delle malattie infettive sopra enumerate.

L'ufficiale medico in servizio all'aeroporto sarà autorizzato a ispezionare le condizioni sanitarie dei passeggeri e dell'equipaggio, e a vietare il trasporto di persone che abbiano

sintomi di malattie infettive, prendendo in pari tempo i necessari provvedimenti nei riguardi anche degli aeroplani dei territori già notoriamente infetti di peste, colera, febbre gialla, tifo e vaiolo. Questi provvedimenti comprendono: disinfezione accuratissima dell'apparecchio; ispezione medica dei passeggeri e dell'equipaggio; esclusione delle persone infette ed eliminazione dei contatti; distruzione dei topi in caso di peste e degli insetti nel caso di tifo; e sorveglianza delle persone sospette di essere infette. Nel caso poi della febbre gialla i regolamenti sono ancora più rigorosi. Ogni aeroporto dei Paesi dove infierisce la febbre gialla deve essere situato ad adeguata distanza da ogni centro abitato. Deve essere provvisto di impianti idrici, protetto contro le zanzare; anche le abitazioni destinate all'equipaggio, al personale e ai passeggeri dovranno essere opportunamente protette contro le zanzare.

L'autogiro in servizio forestale.

Lo Stato di New Jersey ha fatto eseguire prove esaurienti per determinare l'utilità dell'autogiro nel servizio di sorveglianza forestale.

Si è così potuto stabilire che l'autogiro è particolarmente adatto a questo servizio per la sua possibilità di librarsi a bassa quota entro limiti ristretti e di consentire una precisa e comoda osservazione di quanto accade alla superficie; ha inoltre la possibilità di atterrare in piccole aree e di prender contatto con le squadre a terra.

L'efficacia della vigilanza con l'autogiro è stata enormemente accresciuta dall'installazione della doppia marconigrafia. Con tale equipaggiamento è possibile dirigere la manovra a terra di squadre disperse su una vasta estensione.

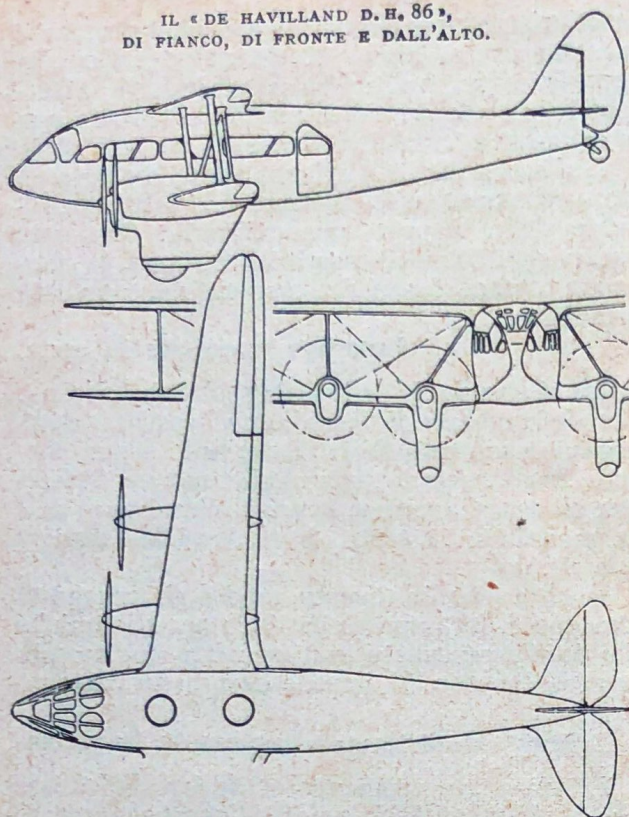
Fusoliere modellate in creta.

La Compagnia « Boening Airplane Co », per determinare le linee aerodinamiche degli organi essenziali degli aeroplani, segue metodi strettamente propri agli scultori: infatti per gli esperimenti al « tunnel aerodinamico », fa modellare in creta da scultori le fusoliere e le ali.

Risulta che in questo modo gli ingegneri riescono a formarsi delle linee aerodinamiche dei loro apparecchi un concetto molto più preciso che non da piani e disegni su carta.

Nuovo quadrimotore inglese da trasporto.

E' stato recentemente costruito dalle Imperial Airways Ltd. e dalle Quantas Empire Airways Ltd. il quadrimotore da trasporto rapido « De Havilland D. H. 86 ». L'apparecchio è stato costruito in accordo con il Governo

IL « DE HAVILLAND D. H. 86 », DI FIANCO, DI FRONTE E DALL'ALTO.

australiano per il prolungamento della linea aerea Singapore-Darwin-Cootamundra.

Le caratteristiche principali dell'apparecchio sono:

apertura alare	m.	19,66
lunghezza	»	13,4
velocità massima	km.-h.	274
velocità di crociera	»	233
quota di tangenza pratica	m.	5800
potenza	HP	800

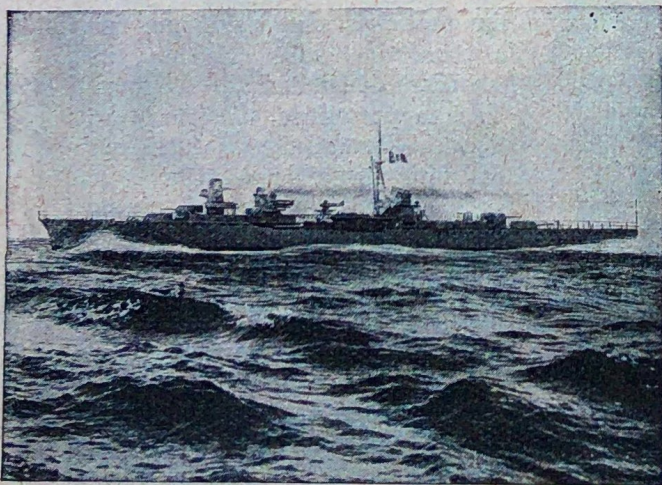
Istituzione di una linea aerea regolare Francia-Argentina.

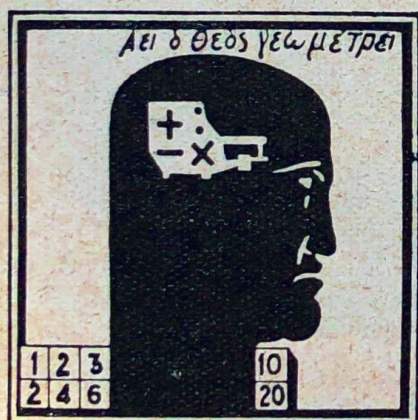
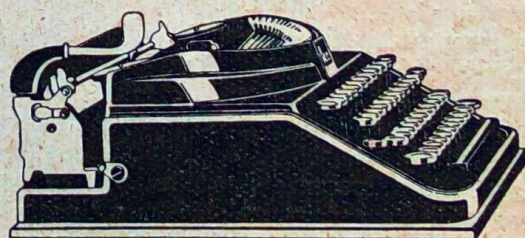
In seguito al *raid* transatlantico dell'« Arc-en-Ciel », che ha battuto tutti i *records* di collegamento aereo dalla Francia con l'America meridionale, a datare dall'agosto corrente la linea Francia-America del Sud viene esercitata esclusivamente per via aerea con gli apparecchi « Arc-en-Ciel » e « Croix du Sud ».

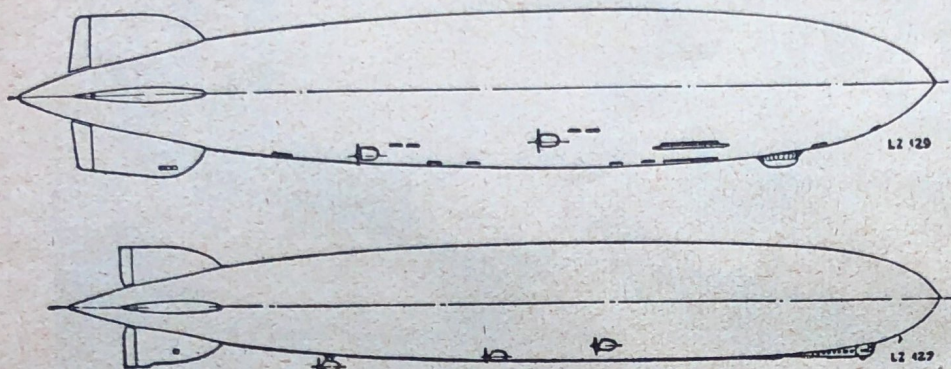
Esplorazioni aeree in Brasile.

E' stato approvato dalla presidenza della Repubblica brasiliana un progetto di esplorazione aerea delle regioni meno conosciute del Brasile. All'uopo verrà impiegato un nuovo dirigibile, che attualmente è in corso di costruzione nelle officine tedesche Zeppelin.

Un grande velivolo militare inglese.

E' questo un gigantesco idrovolante, di 17 tonnellate, primo tipo di una serie destinata all'aviazione militare inglese, munito di

IL GIGANTESCO IDROVOLANTE MILITARE INGLESE « BLACKBURN PERTH ».

tre motori sviluppanti la potenza massima di 930 cavalli, potenza che consente di raggiungere a pieno carico la velocità di 200 chilometri all'ora. L'idrovolante, del tipo «Blackburn Perth», oltre ad essere munito di tutti i più moderni impianti di navigazione, di installazioni per lanciabombe, e di congegni di puntamento, è armato di un cannoncino automatico « Armstrong-Vickers » avente una portata effettiva di 1500 metri.

Il dirigibile tedesco « L. Z. 129 ».

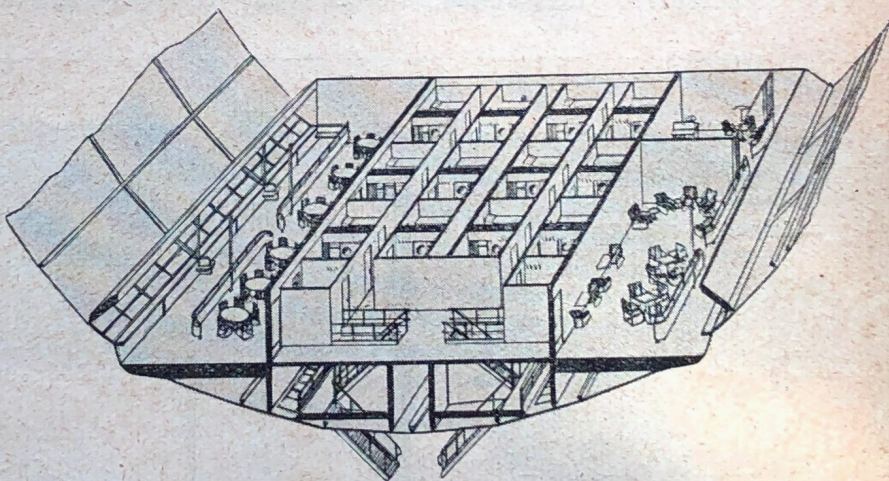
Sul grande dirigibile tedesco « L. Z. 129 », attualmente in istato di avanzata costruzione presso i cantieri di Friedrichshafen e che probabilmente sarà completamente allestito nell'autunno dell'anno in corso, è possibile dare i seguenti particolari:

Lo « L. Z. 129 » è una grande aeronave destinata ai servizi transatlantici, la quale presenta molte innovazioni rispetto al ben noto « Graf Zeppelin » (L. Z. 127). Il dirigibile è del sistema rigido Zeppelin, con sezione a 36 lati. Anteriormente al disotto dell'involucro è situata la cabina di comando; dietro ad essa, compresi quasi interamente nell'involucro vi sono i locali per i passeggeri. Nella parte centrale, e da ciascun lato, vi sono due gondole per i motori; lungo tutta la chiglia si stende un corridoio principale di servizio, con ai lati i serbatoi di combustibile, zavorra ed acqua; i locali dell'equipaggio, per le merci, posta ed approvvigionamenti.

La struttura della nave si compone di grandi cerchi, controventati, alla distanza di m. 16,5 (oppure m. 15) tra loro, con due cerchi, non controventati, tra ciascuno di essi. I correnti longitudinali che uniscono i singoli angoli dei cerchi trasversali, sono portanti, in duralluminio, e determinano la forma del dirigibile. I controventi sono in filo di acciaio di alta qualità e riuniti, al centro, da un trave longitudinale foggiato a corridoio di passaggio.

I cerchi principali dividono tutto lo spazio interno in 16 compartimenti, che contengono le 16 cellule indipendenti del gas. Queste sono di stoffa, preparata secondo uno speciale processo, e munite di valvole di sicurezza contro sovrapressione interna.

Il gruppo propulsore si compone di quattro motori Diesel da 1100 a 1200 cv. ciascuno — montati entro gondole, sospese per mezzo di montanti e cavi, al di fuori ed ai lati dell'involucro — che comandano le eliche con riduttori.

Sulla parete posteriore della cabina di comando vi sono gli organi di sorveglianza e di comando degli impianti del gas e della zavorra, e del'e valvole relative; inoltre in detta cabina stanno i telegrafi di bordo.

La centrale elettrica si trova nella parte mediana, in un locale separato dal resto, e si compone di due generatori, azionati da motori Diesel. La corrente elettrica oltre che per l'illuminazione, serve per la cucina e per alcuni impianti accessori. Pel riscaldamento delle cabine-viaggiatori viene utilizzato il calore dell'acqua di raffreddamento dei motori.

Lana Gatto

POSTE · TELEGRAFI

Radio-collegamento Roma-Tokio.

La Società Italo-Radio ha attivato un nuovo radio-collegamento Roma-Tokio, sul quale verranno istradati i telegrammi che secondo le norme in vigore, hanno corso per via Italo-Radio e che sono diretti in Giappone, Corea, Formosa, Sakalin giapponese e nelle isole dell'Oceania sotto mandato giapponese (Isole Caroline, Jalcuit e Saipan). Pertanto i telegrammi a destinazione del Giappone, presentati senza indicazione di via, saranno accettati con indicazione di « via Italo-Radio » alla fine del preambolo, tanto se in partenza da Roma e Milano, quanto se in partenza da altri uffici.

Le tasse per i telegrammi di Stato diretti nei Paesi sopra indicati per la via suddetta, sono di lire due (oro), se spediti da autorità del Governo giapponese (ridotte a $^{6}/_{10}$ se redatti in linguaggio convenuto CDE).

Posta aerea.

L'Amministrazione postale francese ha comunicato l'avvenuta attuazione della linea aerea postale Brokenhill-Mozambico-Tananariva, coincidente colla linea Brindisi-Capetown.

La sopratassa speciale di trasporto aereo per Mozambico e Madagascar è stata pertanto stabilita rispettivamente in L. 4,50 e L. 6.

Importo assegni da e per il Belgio.

Il limite massimo dell'importo degli assegni gravanti i pacchi postali e la corrispondenza raccomandata e assicurata per il Belgio è fissato in L. 1000; per le corrispondenze e pacchi provenienti dal Belgio l'importo massimo è di frs. belga 400.

Confezione dei pacchi postali.

I pacchi postali ordinari possono essere chiusi con filo di ferro semplice o ramato, o con nastri metallici (sistema Signode), purchè le estremità del filo o dei nastri siano fermate con piastrelle, capsule, liste metalliche, ecc., portanti una medesima impronta speciale dei mittenti e non sia possibile di manometterle senza lasciare evidenti tracce. Gli orli dei nastri metallici non debbono poi essere taglienti, per evitare danno al personale postale che dovrà manipolare i pacchi stessi.

Cambio di denominazione di Ricevitorie Postali.

Le seguenti ricevitorie hanno assunto la nuova denominazione a fianco di ciascuna segnata:

Bore di Metti	prov.	Parma: Bore;
Gerace Marina	»	Reggio Calabria: Locri;
Linate al Lambro ..	»	Milano: Peschiera Borromeo;
Marausa	»	Trapani: Marausa Loco Grande;
Mezzenile	»	Torino: Pessinetto;
Montepelato	»	Parma: Monticelli Terme di Montechiarugolo;
Villafranca Piemonte	»	Torino: Villafranca Sabauda.

Attivazione di servizio telegrafico pubblico.

E' stato attivato il servizio telegrafico pubblico nelle ricevitorie postali di Merana (prov. di Alessandria) e di Cossana di Sotto (prov. di Trieste) e nell'Agenzia postale di Napoli Idroscalo Civile.

Scambio di vaglia con la Repubblica Argentina.

L'Amministrazione postale Argentina ha elevato il massimo dell'importo di ciascun vaglia a destinazione dell'Italia a L. 320. Nulla è variato circa il limite dell'importo dei vaglia tratti sull'Argentina.

Corrispondenze per la linea celere « Espresso Sud Africa ».

In seguito all'attivazione della linea celere di navigazione « Espresso Sud Africa », esercita dalla Società « Italia » con i piroscafi *Duilio* e *Giulio Cesare* sul percorso Genova-Marseille-Gibraltar-Dakar-Capetown-Natal, conseguono un rapidissimo inoltro le corrispondenze:

a) per l'Africa Orientale Portoghese e paesi dell'Unione Sud Africana;

b) per il Senegal, Mauritania e Sudan Francese,

purchè impostate nei quattro giorni precedenti la partenza dei piroscafi su ricordati.

Corrispondenze-espresso per Gibilterra.

Con recente accordo è stato ammesso lo scambio delle corrispondenze per espresso fra l'Italia e Gibilterra.

Mimosa

EXTREMA - FILM

26° Sch. sensibilità effettiva.

Malgrado la sensibilità raddoppiata, la grana è ancora più fine di prima!

Confezioni veramente pratiche:

Per Rollfilm 4 × 6,5 6 × 9 e 6,5 × 11 cm.

LA SPOLA DOPPIA MIMOSA

Per apparecchi di piccolo formato:

I CARICATORI e ROTOLI:

i rotoli da 6 m., 9,60 m., 12 m., e 16 m. preparati con divisioni si forniscono adesso nella nuova confezione molto pratica, cioè

l'IMBALLO a TIRAGGIO

Nessun noioso togliere e rimettere del film nella scatola. Nessun aumento di prezzo.

Mimosa A.G. Dresden 21

Chiedete listino nuovo BM 68

Solo l'apparecchio perfetto può dare le più belle fotografie!

Rolleiflex

L'Apparecchio automatico

Rolleicord

Jl Record della fotografia

FRANKE & HEIDECKE · BRAUNSCHWEIG

Anno XL **Sommario del Fascicolo di Settembre** **N. 9**

Abbonamento per il 1934: L. 18,50 (Estero L. 33,50).
Associazione al T. C. I.: *Soci Annuali:* L. 15,20 (Estero L. 25,20) *più L. 2 di tassa d'ammissione; Soci Vitalizi:* L. 200,20 (Estero L. 300,20); *Soci Vitalizi e Fondatori della Sede:* L. 300,20 (Estero L. 400,20).
Per i versamenti nel Regno: Conto corrente postale 3/98 Milano.

La Direzione della Rivista è affidata, per delegazione del Consiglio, alla Direzione Generale del T. C. I.

LE VIE D'ITALIA

RIVISTA MENSILE DEL TOURING CLUB ITALIANO

ORGANO UFFICIALE DELL'ENTE NAZIONALE INDUSTRIE TURISTICHE

TURISMO NAZIONALE - MOVIMENTO FORESTIERI - PROPAGANDA - ALBERGHI PRODOTTO ITALIANO SVILUPPO INDUSTRIE TURISTICHE

Indirizzare la corrispondenza impersonalmente al Touring Club Italiano - Milano, Corso Italia, 10

Anno XL - N. 9 Settembre 1934 (A. XII)

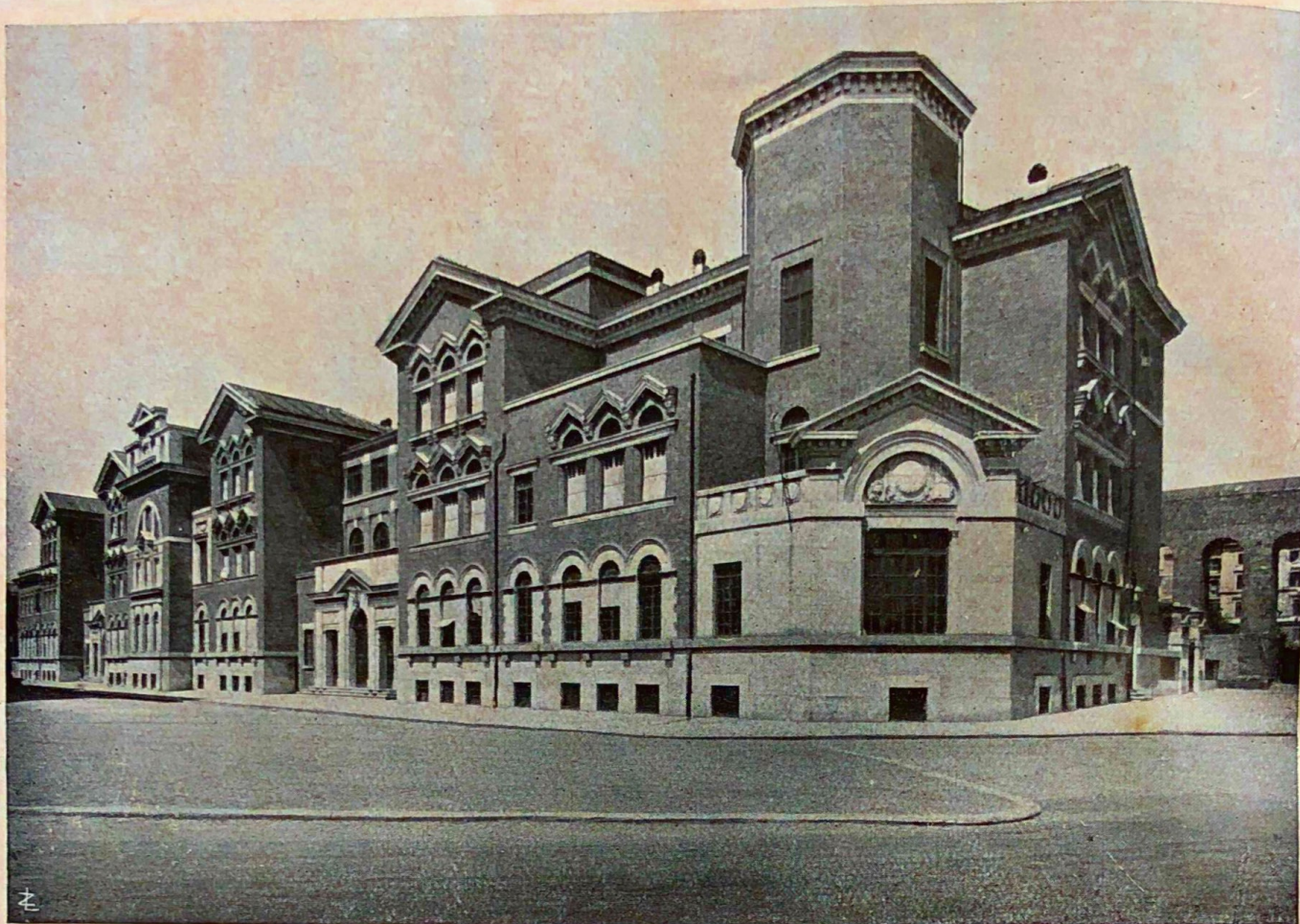
REALIZZAZIONI FASCISTE

LA CASA DELLA SCUOLA

Uno dei problemi, di assoluta gravità, dinnanzi ai quali ebbe a trovarsi l'Italia sin dai primi anni del suo risorgimento, fu quello della Scuola, insufficiente, impreparata alle esigenze dei tempi nuovi, mancante di materiale scolastico, collocata in locali angusti, antigienici, poco illuminati, malsani, sudici. E quindi, come logica conseguenza, l'altissima percentuale dell' analfabetismo, specialmente nelle regioni centrali e meridionali. Si cercò di provvedere alla meglio; e si ebbe anche l'audacia, dopo pochi anni, in cui la visione esatta dei bisogni fu pari alla buona volontà di provvedere ma impari ne furono i mezzi, si ebbe — dico — l'audacia di presentarsi alla esposizione di Vienna del 1873, dove Germania ed Austria — specialmente più della seconda la prima — mostrarono un'organizzazione scolastica perfetta, tale da far spiccare ancora di più l'insufficienza della Mostra Italiana, povera e disarmonica. Pur tuttavia Aristide Gabelli, che ne fu il Commissario Governativo e che poi ne scrisse lungamente, non trovò motivo, pur rilevandone l'umiliante confronto, di avvilimento, ma sibbene di studio e di fattiva emulazione per l'avvenire della Scuola Italiana, di cui non disperò giammai.

Tutto era da fare e tutto sarà fatto.

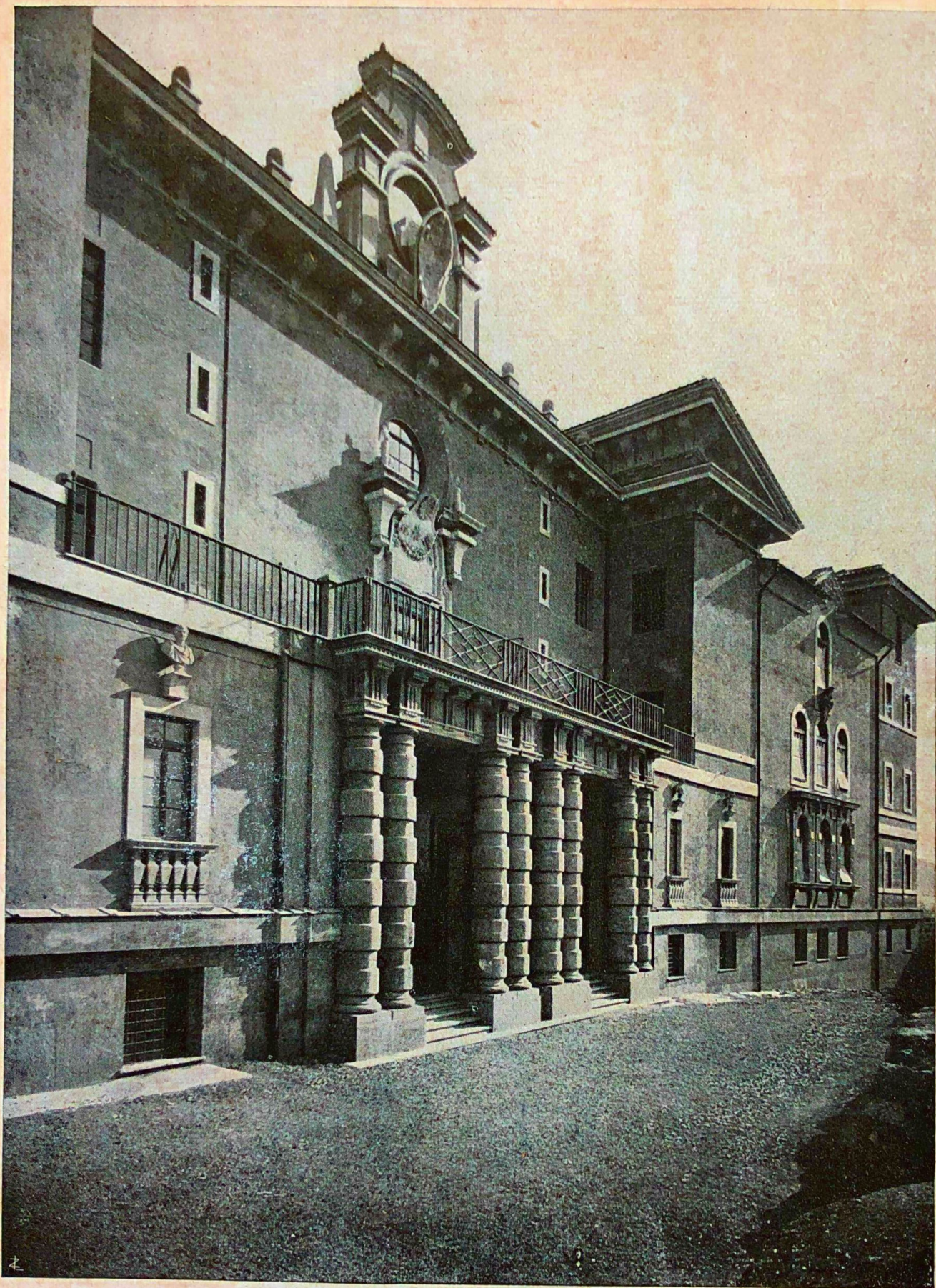
Due provvedimenti, intanto, s'imponevano con urgenza: fornire le scuole dell'indispensabile materiale didattico, e dare ad esse una sede meno indegna. Tutto a carico dei Comuni. Ma quali i mezzi? Ed ecco una prima legge, del 18 Luglio 1878, che dava ai Comuni del Regno la possibilità, per la costruzione di edifici scolastici, di contrarre con la Cassa dei Depositi e Prestiti, mutui estinguibili in 30 anni all'interesse di favore del 2 per cento.

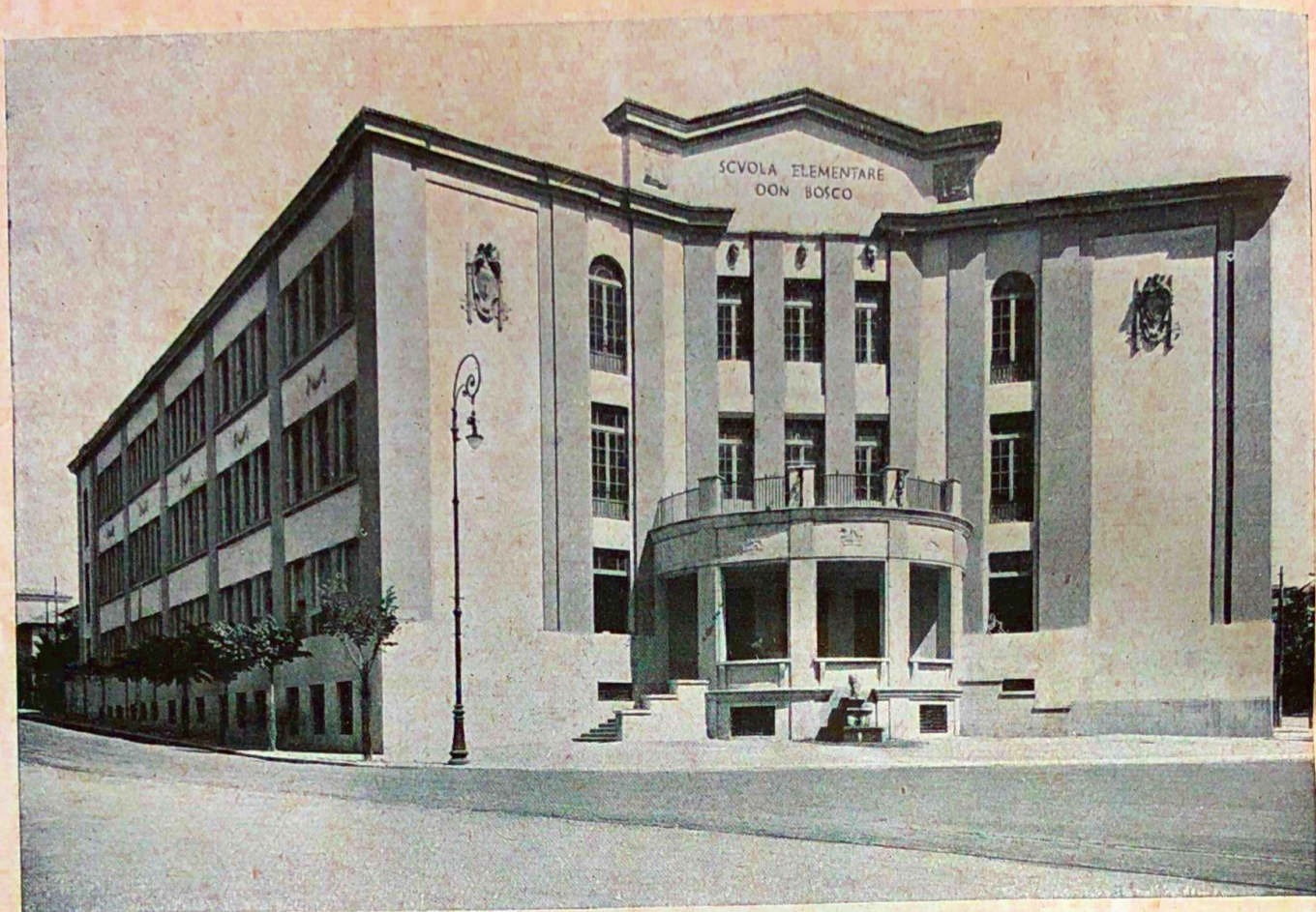
Questa legge ebbe vigore per soli 10 anni; ed in base ad essa furono concessi mutui per circa 23 milioni. Fu modificata da quella dell'8 Luglio 1888; ma presto si sentì il bisogno di apportarvi ancora miglioramenti e riforme; poichè i fabbricati sin'allora costruiti non sempre avevano corrisposto alle esi-

ROMA SCUOLA « ARMANDO DIAZ ».

genze della Scuola e all'onere finanziario che ne era derivato.

Vi si provvide con la legge del 16 luglio 1900, seguita dal regolamento del 25 Novembre dello stesso anno, che disciplinarono, l'una e l'altro, l'intervento del Governo sia per le norme cui avrebbero dovuto attenersi i progetti tecnici (scelta delle aree, distribuzione dei locali, impianti igienici, sanitari, ecc.), sia per la più sollecita approvazione di essi. E fu legge benefica, della quale ebbero ad approfittare più le regioni settentrionali che quelle meridionali, dove maggiormente se ne sentiva il bisogno. Da tale constatazione si prese consiglio per dedicare una nuova legge, quella del 15 Luglio 1906, a queste ultime regioni, che finalmente aprirono gli occhi ed assorbirono in breve tempo, per la costruzione di edifici scolastici, la somma di 35 milioni.

BOTTE (TIVOLI) - SCUOLA RURALE

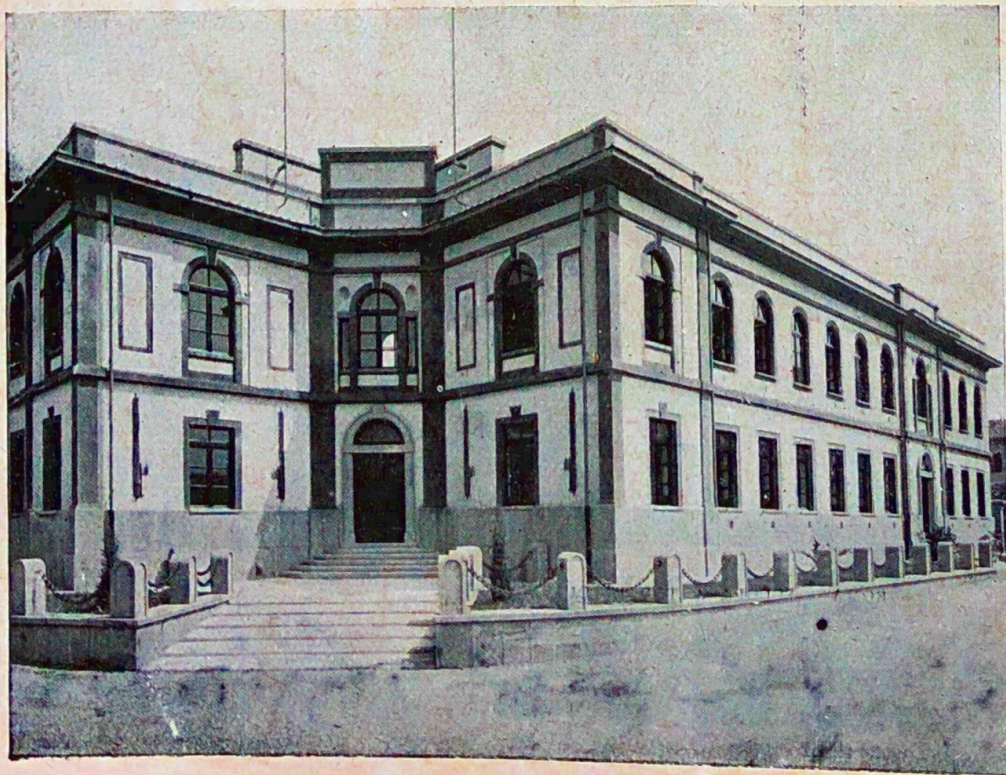
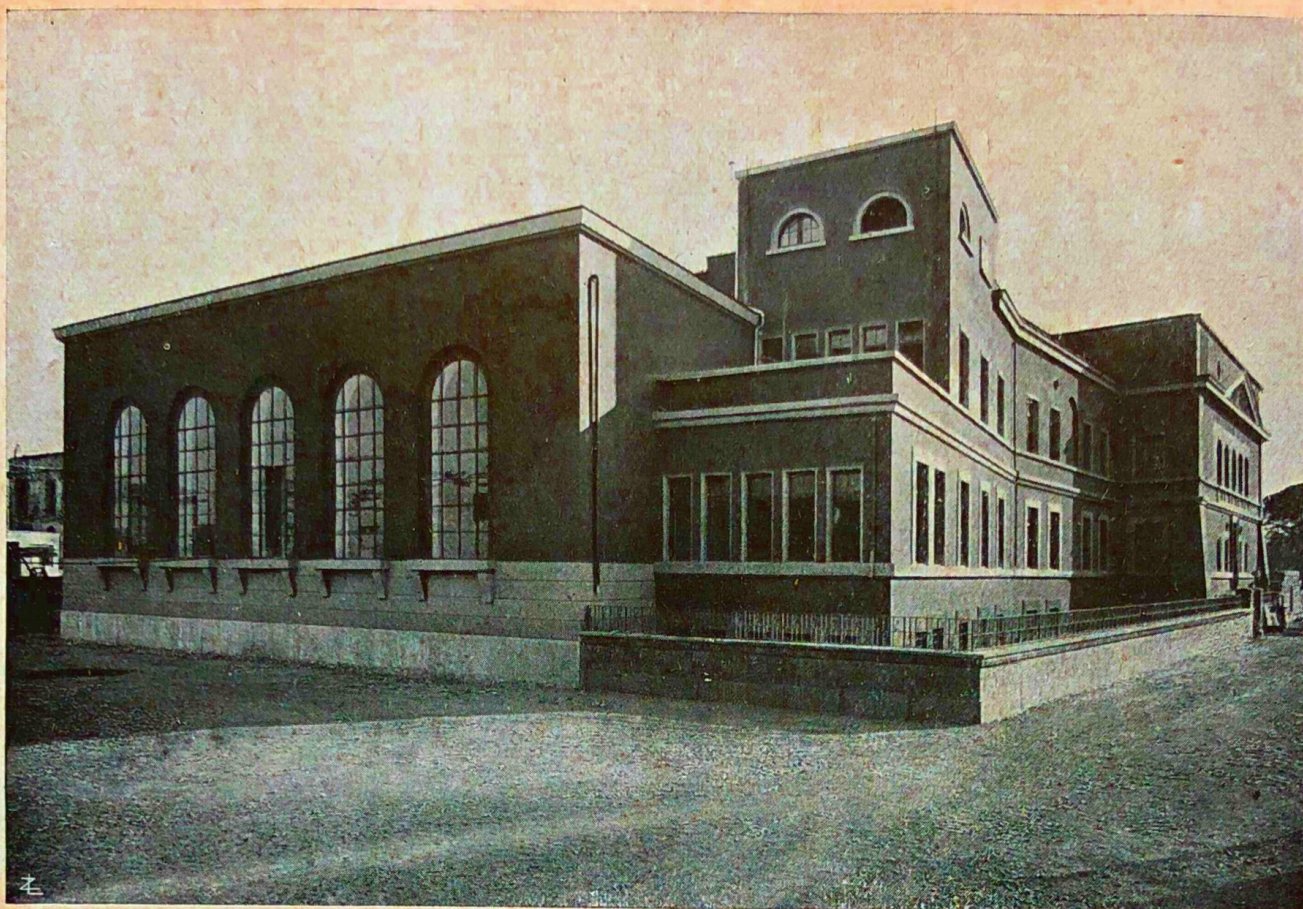
Si era, dunque, sulla via buona — o almeno si sperava di esserlo — per raggiungere fra breve tempo il risanamento edilizio della scuola primaria. Ma quale non fu la sorpresa, quando, nel 1908, predisposto un accertamento accurato, si rilevò

ROMA - SCUOLA A TOR DI QUINTO.

che su 61.668 aule esistenti si avevano solo 21.028 aule buone, 20.233 aule mediocri, 18.806 pessime, ed infine 1601 aule non utilizzabili. Se poi si considera che, coi criteri allora seguiti, furono comprese nelle aule classificate mediocri anche quelle di capacità troppo ristretta in rapporto alla scolaresca, od ubicate in locali mal costruiti o poco aereati

ROMA - SCUOLA ELEMENTARE « DON BOSCO ».

ed illuminati, il numero delle aule inadatte sale in effetto a 39.039, e cioè al 63 per cento di quelle allora esistenti.

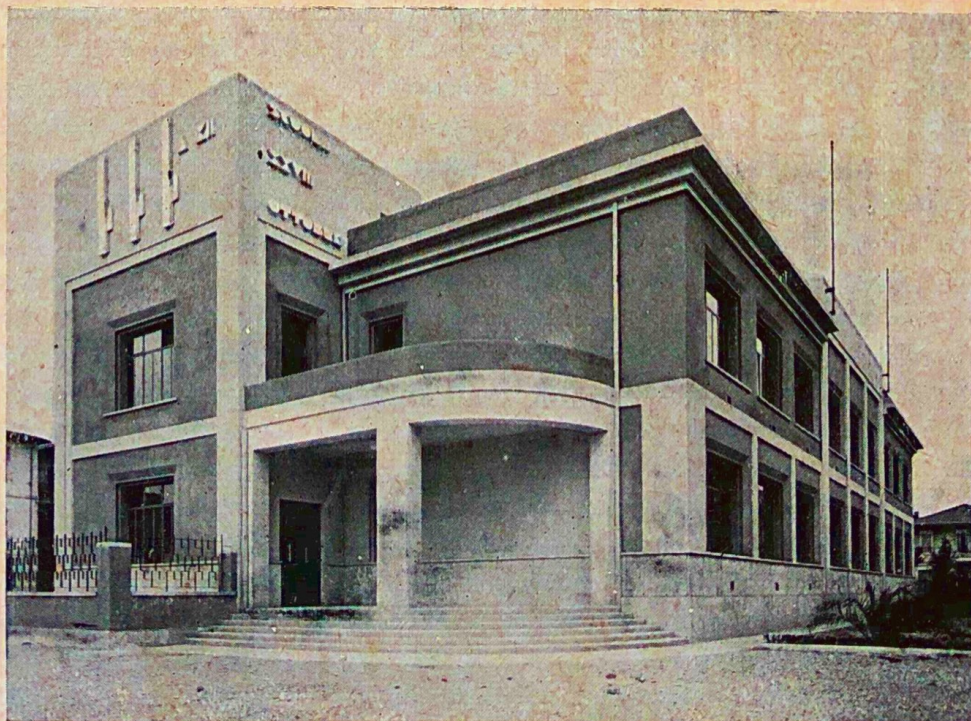
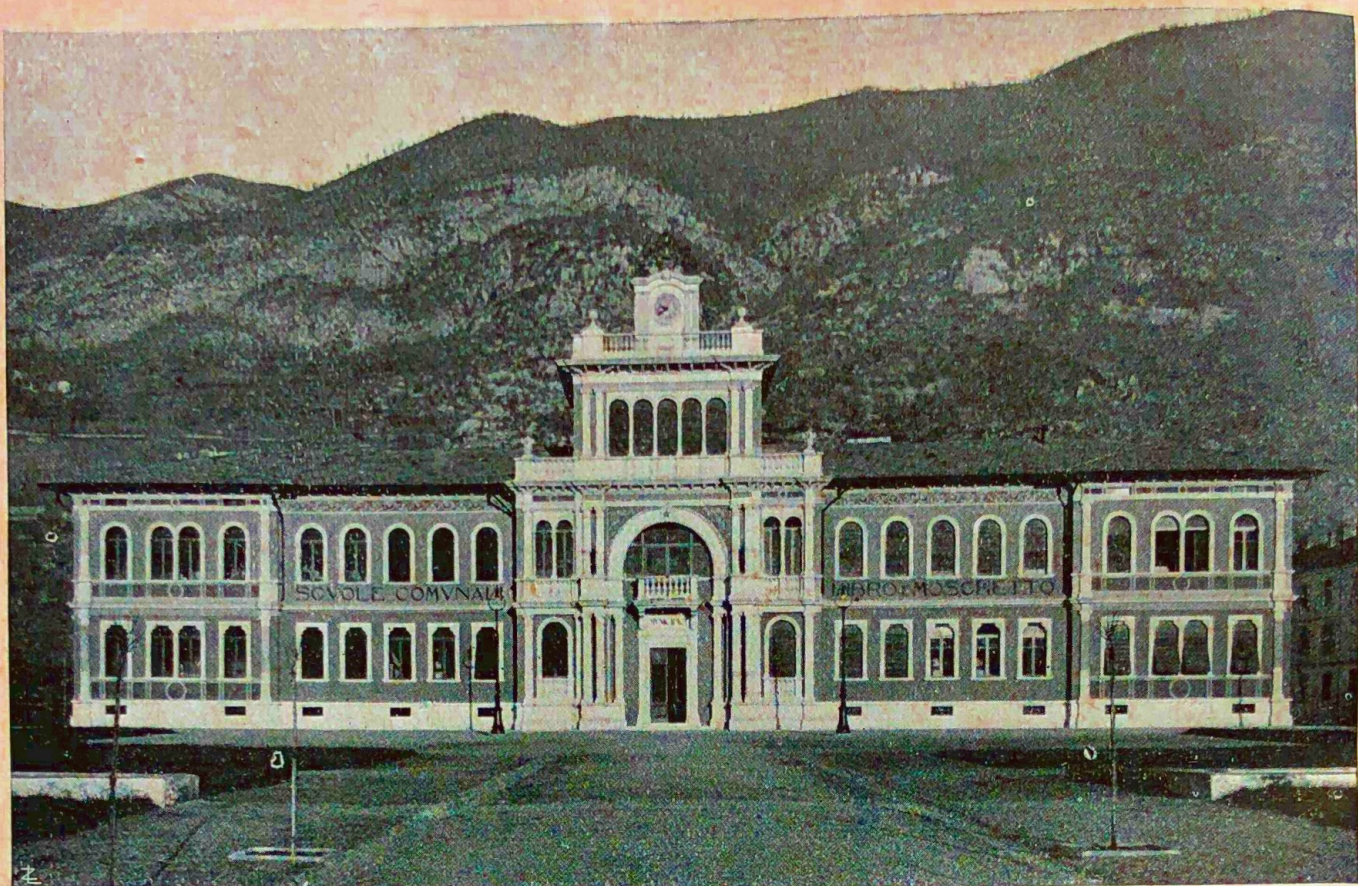
Il problema così, nonostante gli oneri assunti, si presentava ancor più evidente nella sua eccezionale gravità.

***

Nuovi e più radicali provvedimenti furono escogitati colla legge del 4 Luglio 1911 (seguita dal regolamento del 12 gennaio 1912). Si assegnarono con essa 240 milioni, ripartiti in 12 anni, per rendere possibile ai Comuni ed anche alle Provincie ed altri Enti morali, l' acquisto di aree, la costruzione di edifici *ex novo*, l'adattamento e il restauro di fabbricati esistenti, e non solo per destinarli a scuole elementari ma anche ad asili infantili e a scuole medie. Gli interessi del 4% da corrispondersi alla Cassa dei Depositi e Prestiti a carico dello Stato; solo l' ammortamento delle somme mutuate a carico dei Comuni, e non in 30 anni, co-

TERNI - SCUOLA A PORTA ROMANA.

ROMA - SCUOLA ELEMENTARE A MONTE MARIO.

me disponevano le leggi precedenti, ma in 50. I progetti per la costruzione o l'acquisto, l'adattamento e il restauro, secondo le disposizioni dettate dal Ministero dell'Istruzione Pubblica, approvati, per risparmio di tempo, dai Prefetti su conforme parere del Genio Civile e del Medico Provinciale. L'approvazione del progetto, equivalente a dichiarazione di pubblica utilità: clausola questa d'importanza notevole, in quanto annullava la lunga e minuta e fastidiosa procedura della legge espropriativa del 25 Giugno 1865, e rendeva più sensibile la urgenza delle provvidenze statali.

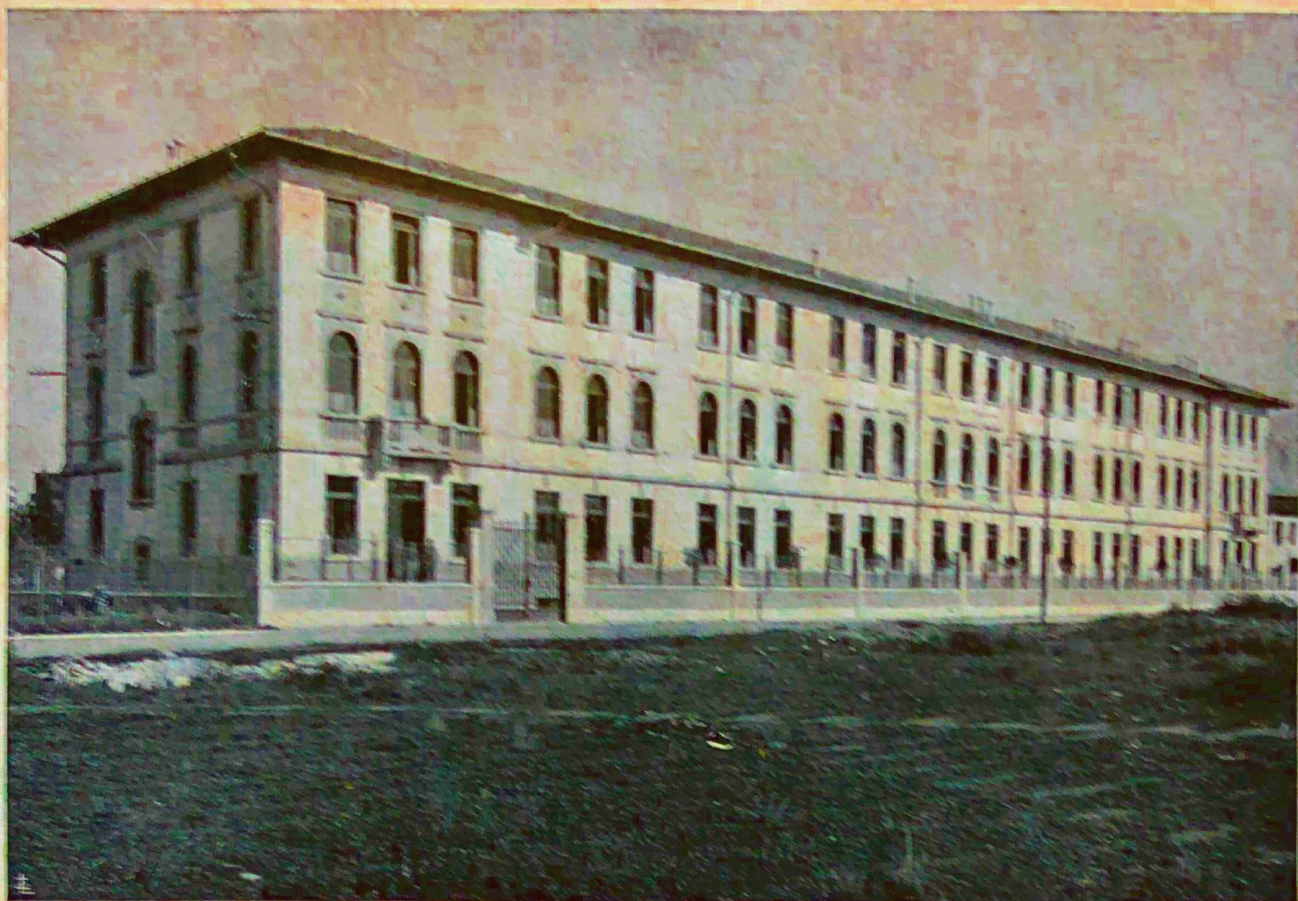
I risultati furono ottimi, essendosi presto determinato in tutta Italia un risveglio consolante, una attività edilizia superiore a quella preveduta, un fervore che dava a sperare il raggiungimento di risultati definitivi. Ma, dopo solo due anni, sopraggiunse la guerra, che tutto fermò e sconvolse....

Quali le conseguenze? Mutui in corso sospesi; edifici cominciati e abbandonati; progetti posti in archivio e non più riesumati; som-

TERNI - SCUOLA A S. PIETRO IN CAMPO.

SCUOLA A VILLANUOVA SUL CLISI (BRESCIA).

me, quindi, già spese e rimaste improduttive; mutato il valore della moneta e, di conseguenza, aumentato il costo delle costruzioni; accresciuto intanto di molto il numero delle scuole in seguito all'accresciuto territorio nazionale... C'era veramente di che far restare assai perplessi sulla ripresa dell'interrotta attività edilizia.

Si cominciò, con vero senso di opportunità, a fare una nuova inchiesta, come quella del 1908, sull'attuale efficienza della Scuola, e quindi sugli effetti della legge del 1911. Essa fu compiuta pochi mesi dopo la Marcia su Roma, e si ebbero questi risultati: su 82.855 scuole esistenti, 45.655 aule adatte, 32.314 disadatte. E cioè, confrontando questi dati con quelli precedenti, si rilevò che il numero delle scuole era aumentato del 35 % e, per conseguenza, pur essendosi verificato un aumento del 21 % nel numero delle aule buone, si aveva sempre una percentuale del 45 % di aule disadatte. Un miglioramento, insomma, nella situazione c'era, in quanto il fabbisogno di aule buone era diminuito del 22 %; ma si era ancora assai lontani dalla meta, sia perchè il numero delle scuole andava sempre più crescendo in rapporto all'incremento della popolazione e quindi al numero degli obbligati, sia perchè da un computo sommario l'ammontare della spesa per un regolare assetto edilizio veniva a risultare sui 2 miliardi e mezzo.

Cifra impressionante!

Ed è qui dove, come in altri campi, si è manifestata in tutta la sua provvida e fattiva energia l'opera del Governo Fascista. Punto preoccupato del problema finanziario, cercò di affrontarlo gradatamente; e col R. D. del 31 Dicembre 1923 (pieni poteri) aumentò, progressivamente per 10 anni, d'un milione il concorso statale per il pagamento degli interessi sui mutui, ed assegnò 5 milioni all'anno durante 20 esercizi finanziari, per la concessione di sussidi, non superiori a 50 mila lire, nella costruzione di edifici scolastici a non più di due aule con annessa abitazione per gli insegnanti. Non si arrestò qui, ma, per rendere più efficaci le provvidenze finanziarie, volle sveltire e facilitare le norme per la compilazione dei progetti tecnici, eliminando le restrizioni eccessive o inopportune del regolamento del 1912, pur tenendo sempre presenti le condizioni igieniche, sanitarie, di illuminazione e di aereazione, consigliate dagli igienisti. Provvide a ciò il regolamento del 4 Maggio 1925. Con questo stesso regolamento furono resi più agevoli i restauri di vecchi fabbricati da destinarsi ad

SCUOLA « BENITO MUSSOLINI » A UDINE.

uso delle scuole: e ciò fu di grande giovamento alla sollecita e razionale sistemazione dei locali scolastici di molti paesi che, altrimenti, avrebbero dovuto attenderla più a lungo.

Non si era provveduto, però, alla ripresa dei lavori di tutti quegli edifici che, durante la guerra, erano rimasti sospesi per le mutate condizioni dei mercati, diventate tali da rendere insufficienti i benefici avuti in precedenza per la costruzione; e, poichè la gravità di tale situazione di cose imponeva una soluzione, fu emanato il R. D. del 2 Dicembre 1926, che assegnò per 3 esercizi consecutivi la somma di 2 milioni di lire all'anno pel pagamento degli interessi sui mutui concessi (che in breve salirono a 150 milioni di lire) per il completamento e la sistemazione dei detti fabbricati.

A dare un'idea dei risultati di codeste provvidenze a favore dell'edilizia scolastica, valgano le poche cifre che qui registriamo:

Anno 1924: Progetti esaminati n. 234 per L. 58.166.750; Progetti approvati n. 156 per L 29.379.500;

Anno 1925: Progetti esaminati n. 285 per L. 102.917.000; Progetti approvati n. 174 per L. 62.374.376;

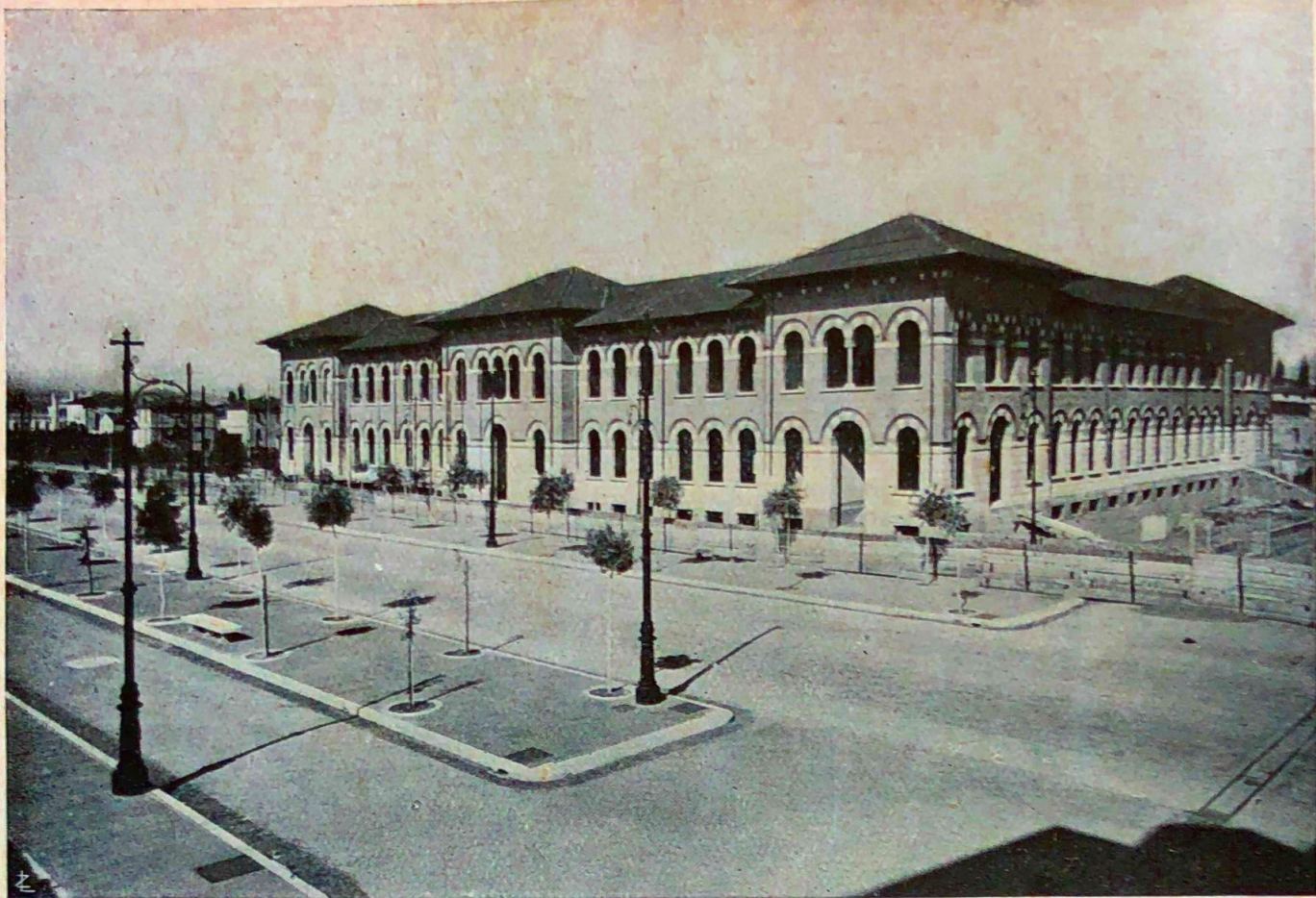
Anno 1926: Progetti esaminati n. 326 per L. 90.956.250; Progetti approvati n. 212 per L. 57.754.476.

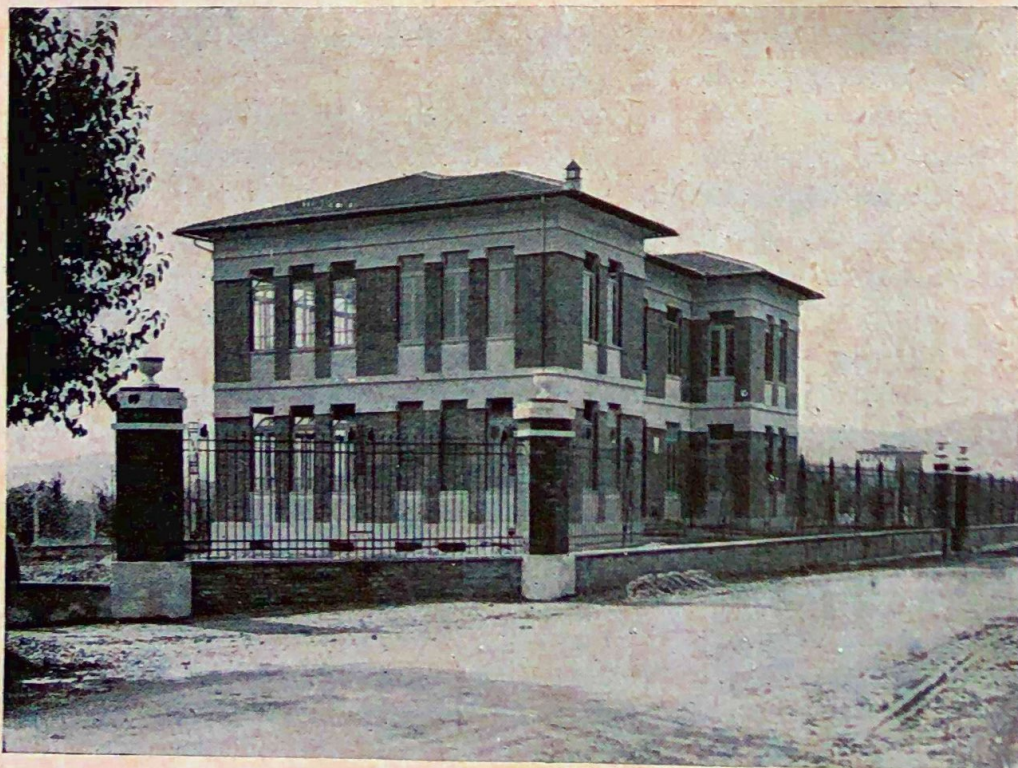
Anno 1927: Progetti esaminati n. 289 per L. 88.842.600; Progetti approvati n. 160 per L. 48.348.919.

Anno 1928: Progetti esaminati n. 282 per L. 51.294.350; Progetti approvati n. 127 per L. 24.036.466.

Anno 1929: Progetti esaminati n. 310 per L. 98.071.720; Progetti approvati n. 191 per L. 65.729.326.

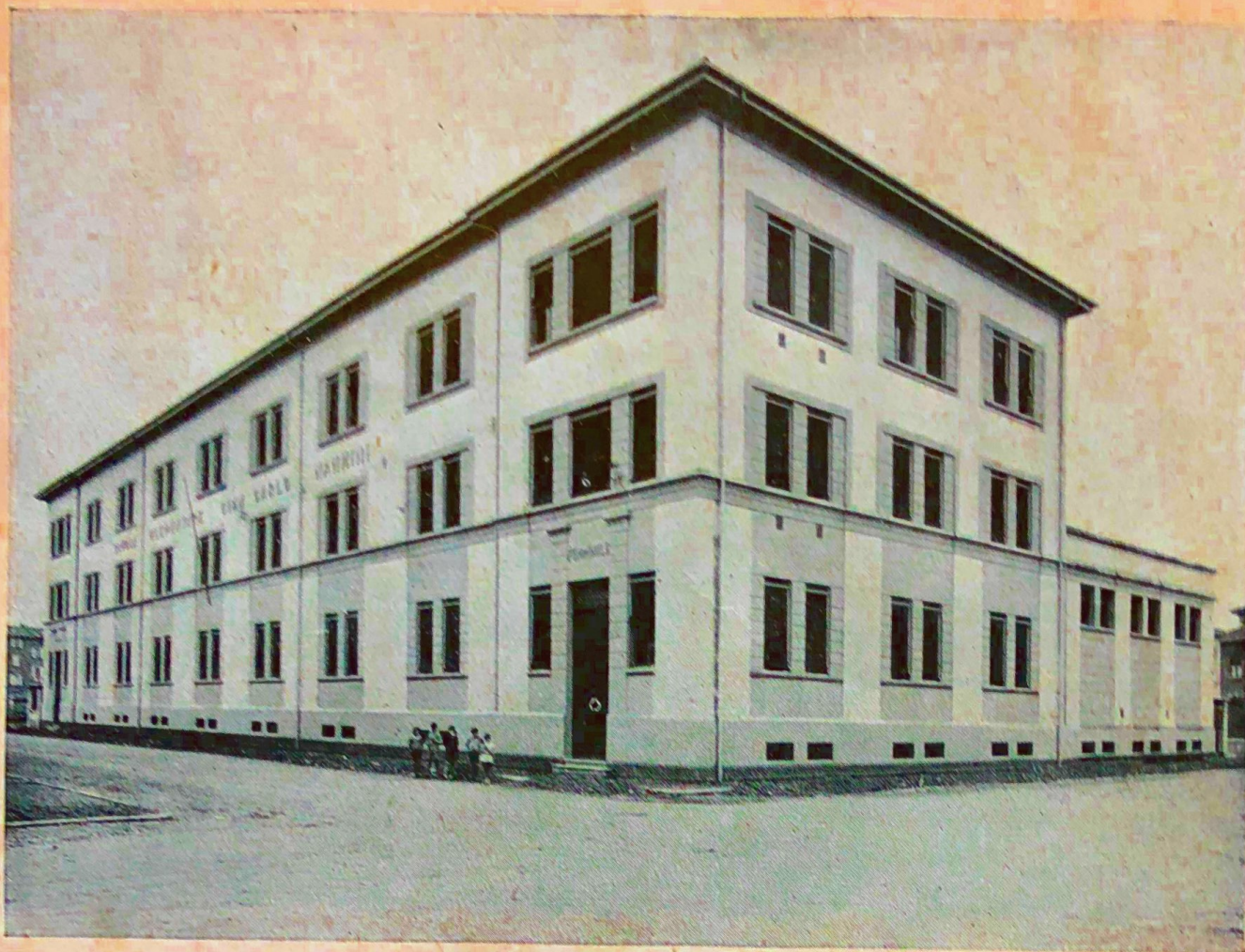
Dalle cifre sopra riportate sembrerebbe, a prima vista, che dal 1926 in poi vi fosse stato un minore intervento del Governo; ma ciò è solo apparente; poichè, essendosi venuti nella determinazione di affidare (D. L. del 7 Luglio 1925) ai Provveditorati delle opere pubbliche nelle provincie meridionali, la edilizia scolastica, le cifre dal 1926 in poi riguardano solo l'Italia Centrale e Settentrionale. E appunto in queste regioni, mercè l'azione del Ministero dell'Educazione Nazionale, si potè provvedere sino al 1930, alla costruzione di 3.900 nuove aule, riducendo la percentuale delle aule inadatte, per quelle sole regioni, dal 35 al 28%.

Risultati questi notevoli, che maggiori so-

FORLÌ - SCUOLA « ROSA MALTONI MUSSOLINI ».

no diventati dopo il 1929, dopo, cioè, il R. D. L. del 17 Marzo 1930 col quale fu estesa la concessione del sussidio, precedentemente accordato nella cifra massima di 50 mila lire agli edifici di non più di due aule e due alloggi, anche agli edifici di qualsiasi numero di aule e per metà della spesa preventivata, con un massimo di lire 200 mila. Per l'altra metà, concessione di mutui a condizioni di favore. Il che ha dato maggiori benefici agli aggravati bilanci comunali, e maggior impulso alle costruzioni.

SCUOLA A PONTEFELTRINO (PERUGIA).

***

Dire dell'opera dei Provveditorati delle opere pubbliche, dal 1926, nelle provincie meridionali a pro dell'edilizia scolastica, sarebbe discorso troppo lungo. Per darne un' idea, bastino pochi accenni a quello che si è fatto fino al 1931 in Puglia. Parlano anche qui le cifre, che sono sempre più eloquenti di qualsiasi commento.

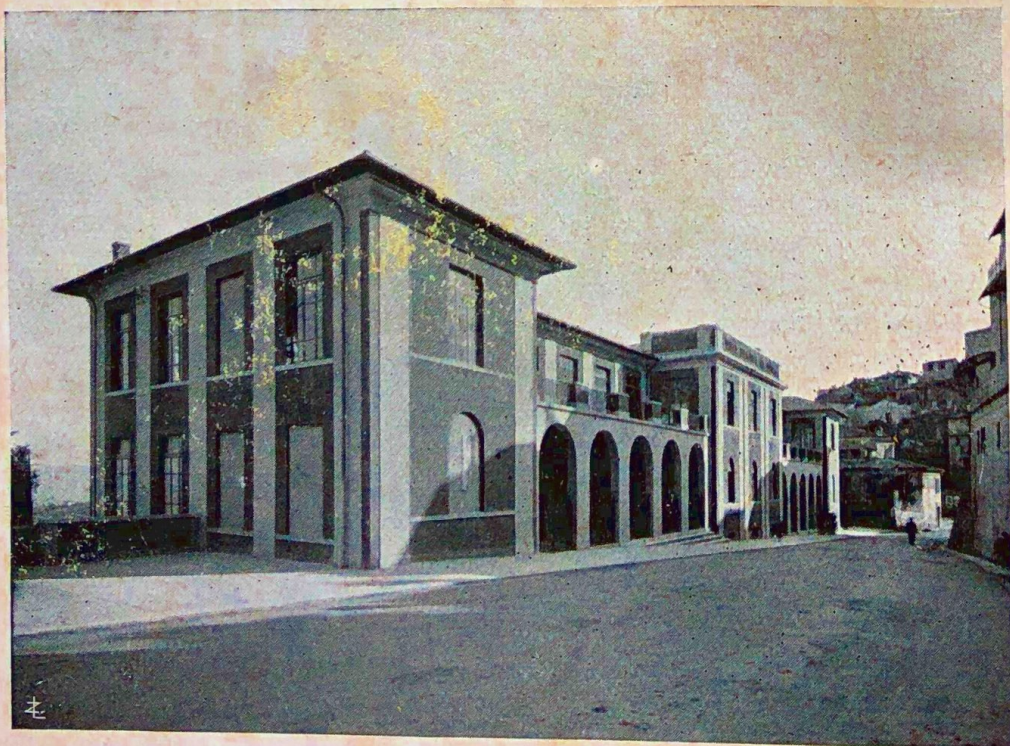
Nelle cinque provincie pugliesi, 24 Comuni poterono completa-

BOLOGNA - SCUOLA « G. CARLO MANNINI ».

re la costruzione di edifici scolastici per la somma di lire 22.179.025 mediante il finanziamento del Ministero dell'Educazione Nazionale (L. 16.931.550) e quello del Min. dei LL. PP. (L. 4.247.475). - Nel 1931 ben 37 Comuni, nelle stesse cinque provincie, avevano in corso di costruzione edifici scolastici per la somma di L. 38.725.506, mediante il finanziamento del Ministero dell'Educazione Nazionale (L. 14.985.444) e quello del Ministero dei LL. PP. (L. 23.740.062). Di più, 58 Comuni avevano progetti approvati ed interamente finanziati per la somma di L. 50.453.252; e 23 Comuni progetti approvati e in parte finanziati per la somma di Lire 12.321.300. Insomma, fra edifici completati, in corso di costruzione, approvati e finanziati in tutto o in parte, per la sola Puglia, la somma complessiva spesa o impegnata, dal 1925 al 1931, ammonta a L. 123.679.083! Aggiungasi che nella stessa regione ben altri 55 Comuni hanno progetti per la costruzione di edifici scolastici già approvati ma non finanziati, e progetti in corso di esame e di approvazione, per un importo complessivo di Lire 42.378.696. Non sono cifre astronomiche, ma certo tali che non si sarebbero, neppure per ipotesi, sognate dieci anni addietro!

E non furono trascurate le provincie colpite dai terremoti, dove lavori in corso dovevano essere proseguiti ed altri cominciarne, a totale carico dello Stato o parzialmente in rapporto alla gravità e all'estensione del danno. Le provincie, che presentavano maggiori necessità erano: Aquila con Avezzano; Roma, Frosinone e Rieti; Catanzaro e Reggio; e la zona di Messina. In 60 Comuni di queste provincie furono in un decennio costruiti 114 edifici con 220 aule scolastiche e per una somma complessiva di L. 13 milioni 824.870.

Ma il Governo Fascista si trovò di fronte anche ad un'altra grave esigenza, indilazionabile! Quella della sistemazione della scuola nelle regioni dell'Italia redenta, dove motivi di alto interesse politico rendevano doveroso ed urgente l'intervento del Governo. A tal fine col R. D. L. 26 agosto 1926 fu provveduto alla erogazione di 10 milioni distribuiti nella sola Istria: e si potè così in meno di quattro anni costruire 11 fab-

NAPOLI - SCUOLA DI PIAZZA CARLO III.

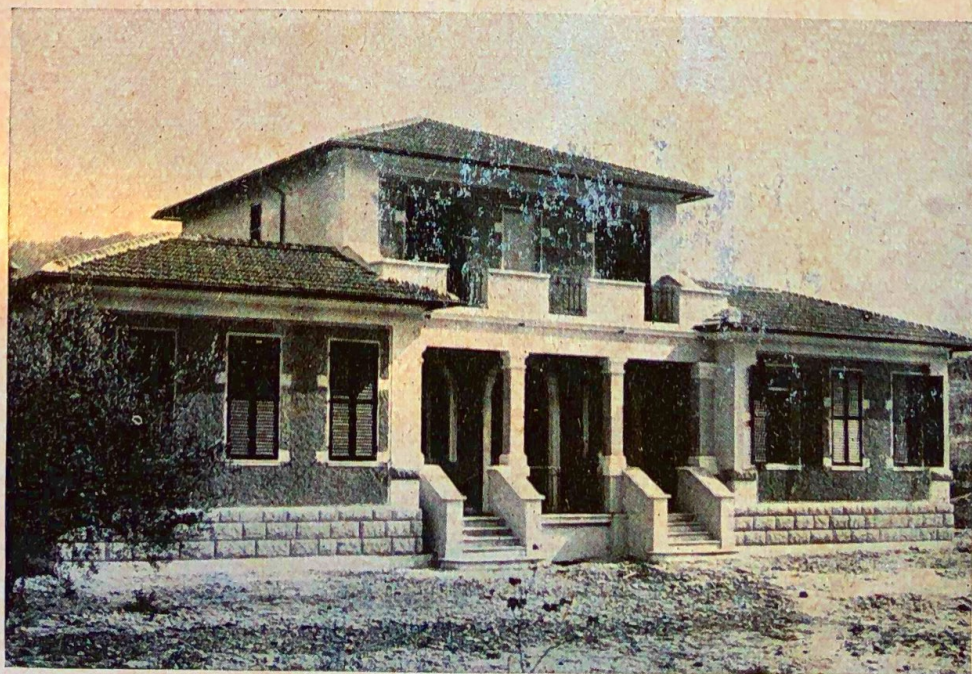
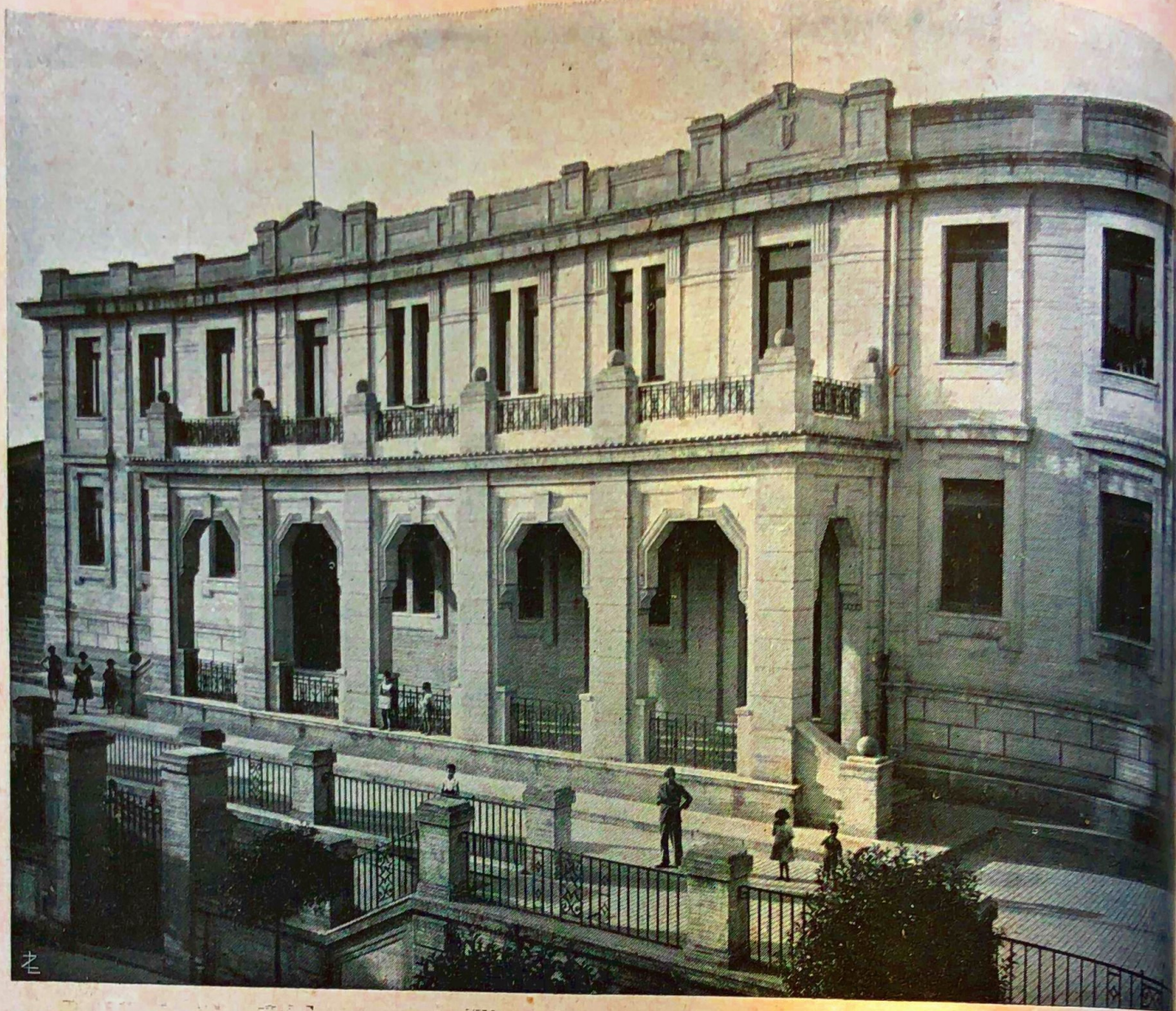
bricati per un importo di circa 3.500.000 lire a totale carico dello Stato. Anche a totale carico dello Stato fu stabilita la costruzione degli edifici scolastici della Venezia Giulia e Tridentina. Coi fondi poi del soppresso Commissariato Civile e con quelli stanziati dal R. D. L. 6 Gennaio 1927, e cioè con un totale di Lire 5.569.400 sono stati costruiti 20 edifici destinati ad asili d'infanzia, tutti consegnati in uso all'Opera nazionale di assistenza per l'Italia redenta, presieduta da S. A. R. la Duchessa D'Aosta.

PERUGIA - SCUOLA DEL LITTORIO.

***

Avviata così (come abbiamo tentato di darne, mediante cifre controllate dagli uffici competenti, un'idea precisa), la sistemazione della Casa della Scuola nei grandi e nei piccoli centri — di guisa che, stabilito ormai il metodo tecnico - amministrativo delle costruzioni, è certezza che il ritmo accelerato non si fermerà e che in un periodo non lungo di anni « si potrà, come

SCUOLA A CINQUEFRONDI (REGGIO CALABRIA).

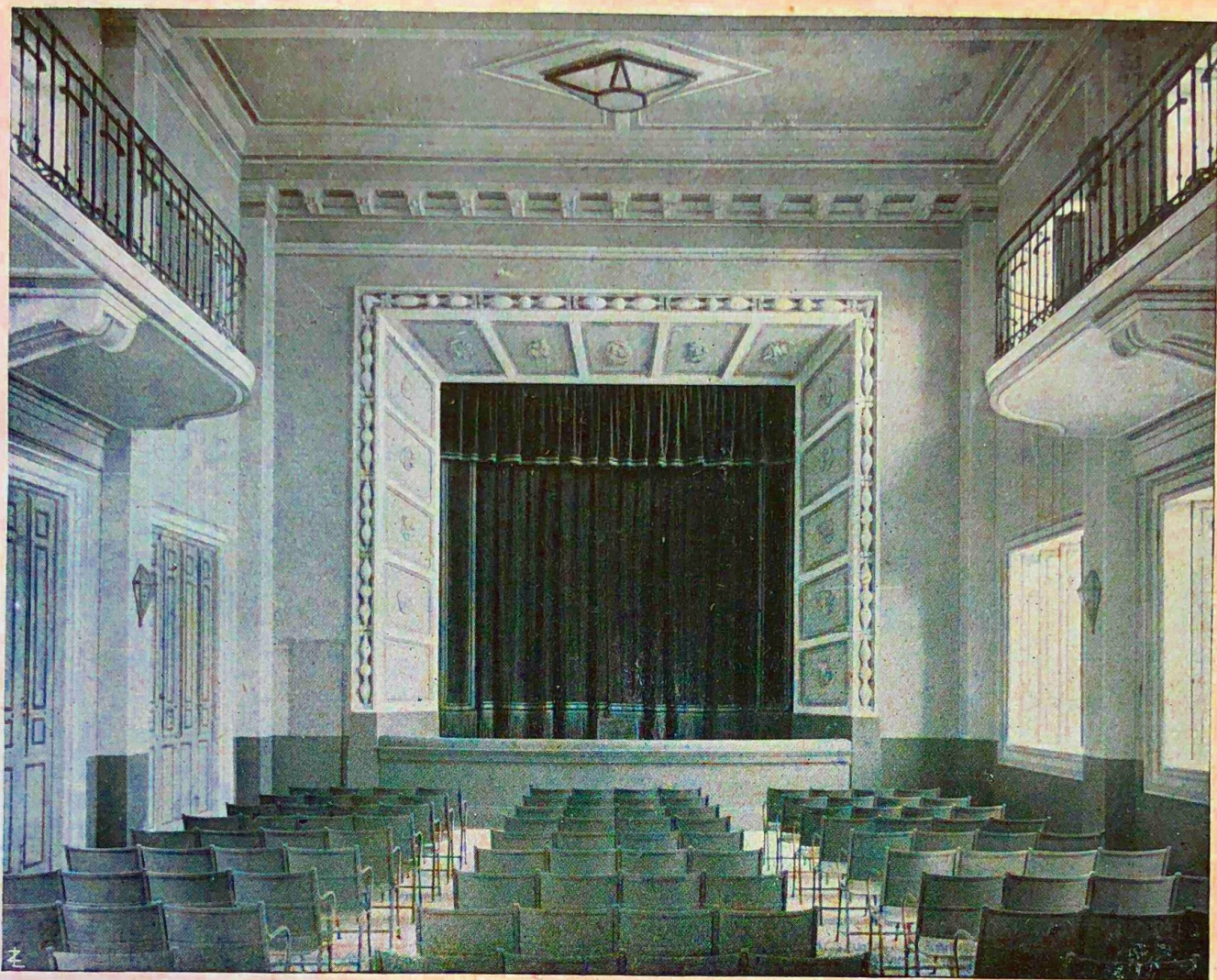
scrisse Emilio Bodrero, porre anche in questo campo l'Italia alla testa delle Nazioni civili » — un altro problema non meno grave si è imposto e s'impone al Governo: quello della Casa della Scuola nelle campagne. Grave problema che si connette con quello delle Case dei contadini, che il Duce nel suo mirabile discorso alla seconda assemblea quinquennale del Regime ha posto all'ordine del giorno e che sarà, certamente, risoluto con metodica tenacia.

Fermare, sì, i rurali nelle campagne; ma è necessario anche che sul posto del loro duro lavoro trovino il modo di stenebrare la mente dei propri figlioli colla luce di una istruzione elementare ma necessaria, per il miglioramento dei loro costumi, e per una maggiore comprensione dei diritti e dei doveri che li attendono nella vita. Il bisogno n'è stato sempre molto sentito dagli stessi contadini: e ne è prova il fatto che in alcune regioni essi medesimi si sono offerti, o con modeste contribuzioni o dando la propria opera gratuita, a cooperare alla costruzione della Casa della Scuola. « Si so-

SCUOLA A NERA MONTORO (UMBRIA).

SCUOLA A POLITTENA (REGGIO CALABRIA).

no viste famiglie di contadini — si legge in una relazione del prof. Martucci — impegnarsi per giornate di lavoro nelle opere di trasporti, di fondazione, di manovalanza; altre quotarsi per somme che sono giunte fino a lire 700 per famiglia; in una località ogni alunno ha portato al piccolo cantiere un mattone al giorno, che una vicina fornace concedeva gratuitamente o a prezzo ridotto; senza dire dei proprietari che hanno donato terreno e materiali e, più ancora, che hanno speso somme cospicue per tutto provvedere in modo decoroso. Tanto fervore deve essere alimentato con ogni cura e delicatezza! » (1).

Non già che nelle nostre campagne mancassero del tutto le scuole. Ma in quale stato! Lo stesso Prof. Martucci rileva che « tutta una rattristante statistica ed una documentazione fotografica comprovano come alla scuola rurale sia stato finora riservato soltanto un riconoscimento formale, soprattutto da parte degli organi periferici, tanto da esclamare ai più: « La Scuola c'è! Ma, ahimè, in quali condizioni! » — « Mura sp... che e cadenti, pavimenti mezzo divelti, ... ti filtranti umidità, finestre sconnesse, ... redi vecchi ed incomodi, buoni pel fuoco... mancanza di aria, di luce, di decenza, ... la stalla o il porcile vicini, talvolta l'obbli... gato passaggio degli alunni e dell'insegna... attraverso cucine affumicate e stamberghe. Si è fatto sempre affidamento sull'eroismo ... tanti buoni insegnanti, che in mezzo a diffi... coltà di ogni specie hanno esercitato il ... apostolato di bene; ma non si può dur... sempre così, se si vuole — e specialmente ... nell'atmosfera creata dal Fascismo — ... la scuola del piccolo villaggio debba esse... centro della locale vita civile, il focolare ... sentimenti più alti, religiosi e patriottici, ... cui le popolazioni rurali debbono — e ... gliono — alimentarsi.

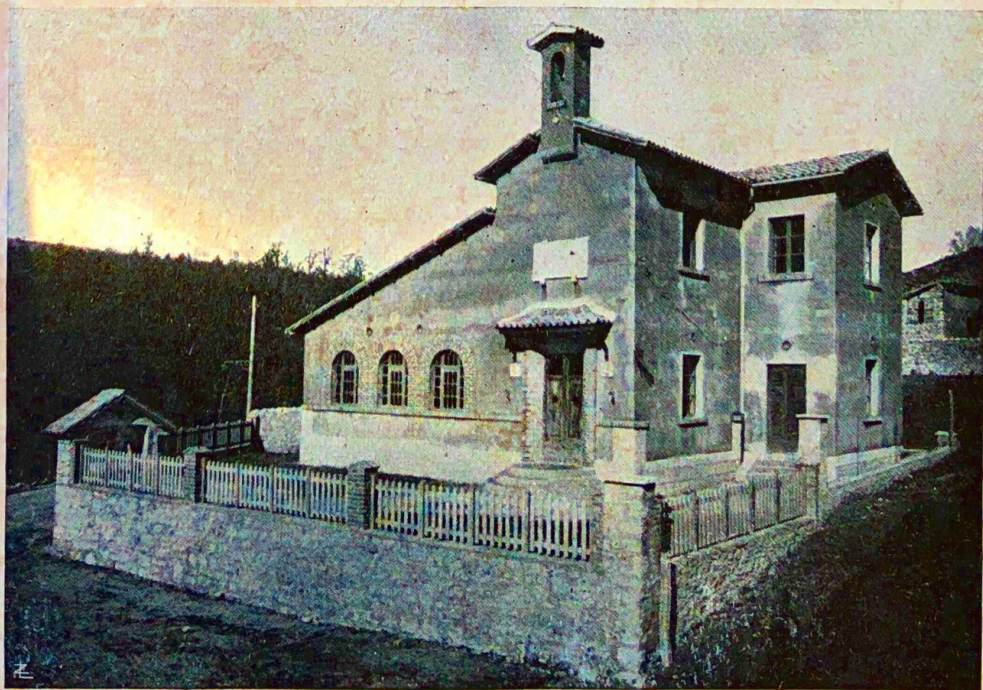
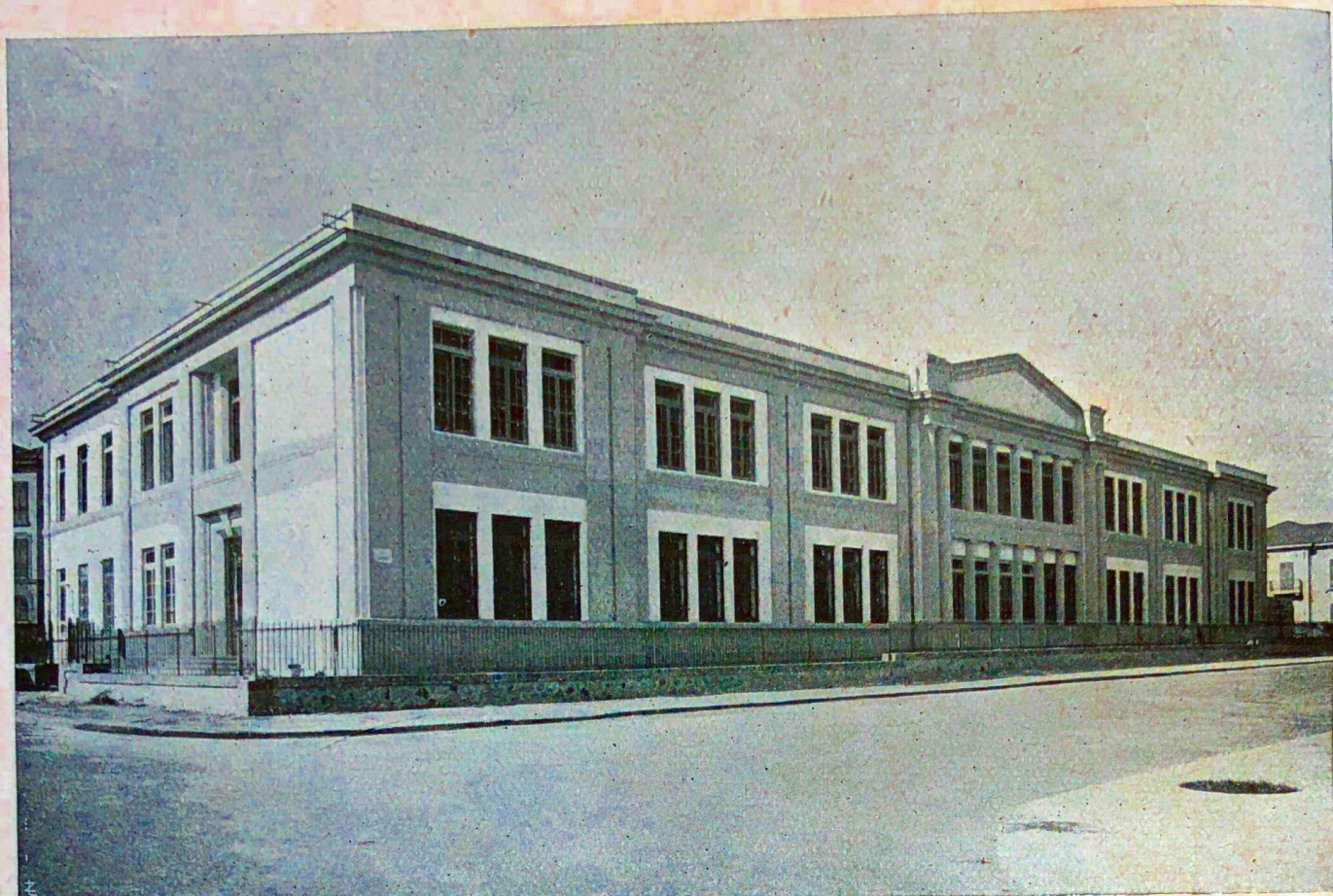
Ed infatti il Governo n'è vivamente c... preso, e con una serie di provvide dispo... zioni, contenute nel R. D. legge del 20 A...

(1) A. MARTUCCI, « *La Casa della Scuola* » *nelle campagne* - « Annali dell'istruzione primaria », agosto 1929 anno VII.

PALERMO - TEATRINO DELLA SCUOLA DI VIA ALESSIO NARBONE.

sto 1926, si è già posto sulla via per risolvere questo altro ponderoso problema della casa della Scuola Rurale — la quale, ripeto, è parte necessaria della « *ruralizzazione* » del popolo, e, com'è facile comprendere, della *bonifica integrale* già in atto.

Con la legge sopraindicata e col regolamento generale sui servizi dell'istruzione elementare del 26 Aprile 1928, ed anche con circolari esplicative del Ministro della Educazione Nazionale, si sono stabilite le condizioni tecniche ed igieniche che devono essere rispettate nella costruzione del piccolo edificio. E cioè:

1°) L'edificio deve avere un vespaio di almeno 60 cm. dal piano di campagna;

2°) L'aula deve misurare almeno 40 mq.;

SCUOLA AD ALBANETO (ABRUZZO).

PALERMO - SCUOLA DEL QUARTIERE GIARDINO LITTORIO.

3°) Le finestre, che si aprono da un solo lato, debbono essere almeno due ed abbastanza ampie, specie in altezza, fin quasi a toccare il soffitto;

4°) L'altezza dell'aula deve essere in relazione all'altimetria del luogo ed all'ampiezza dell'aula stessa;

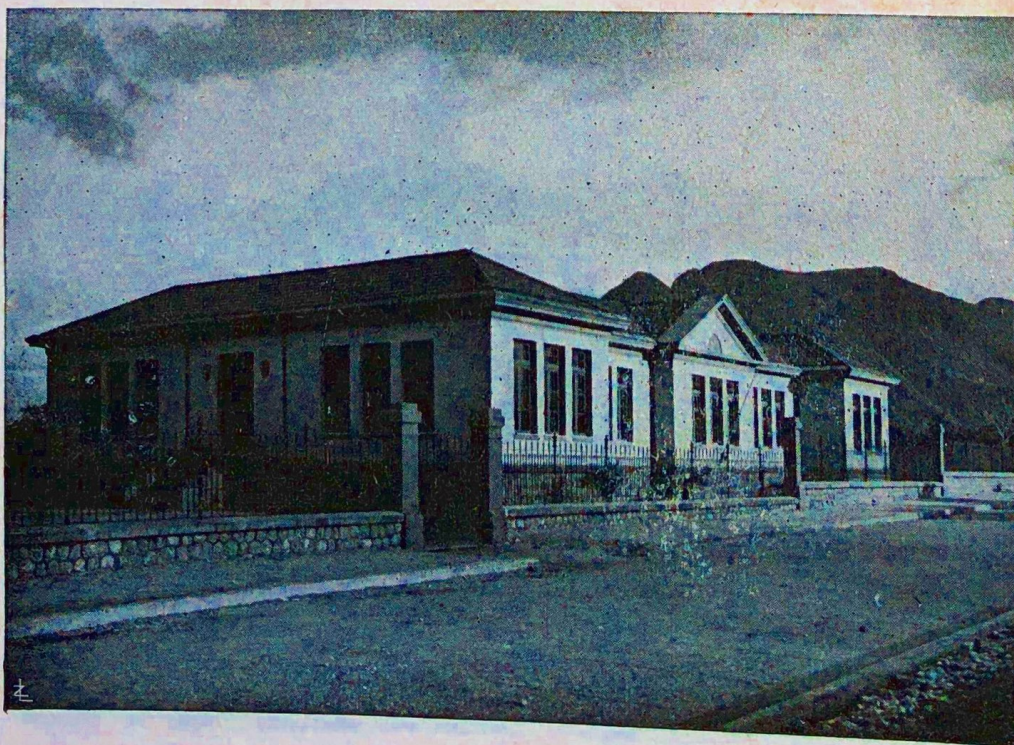
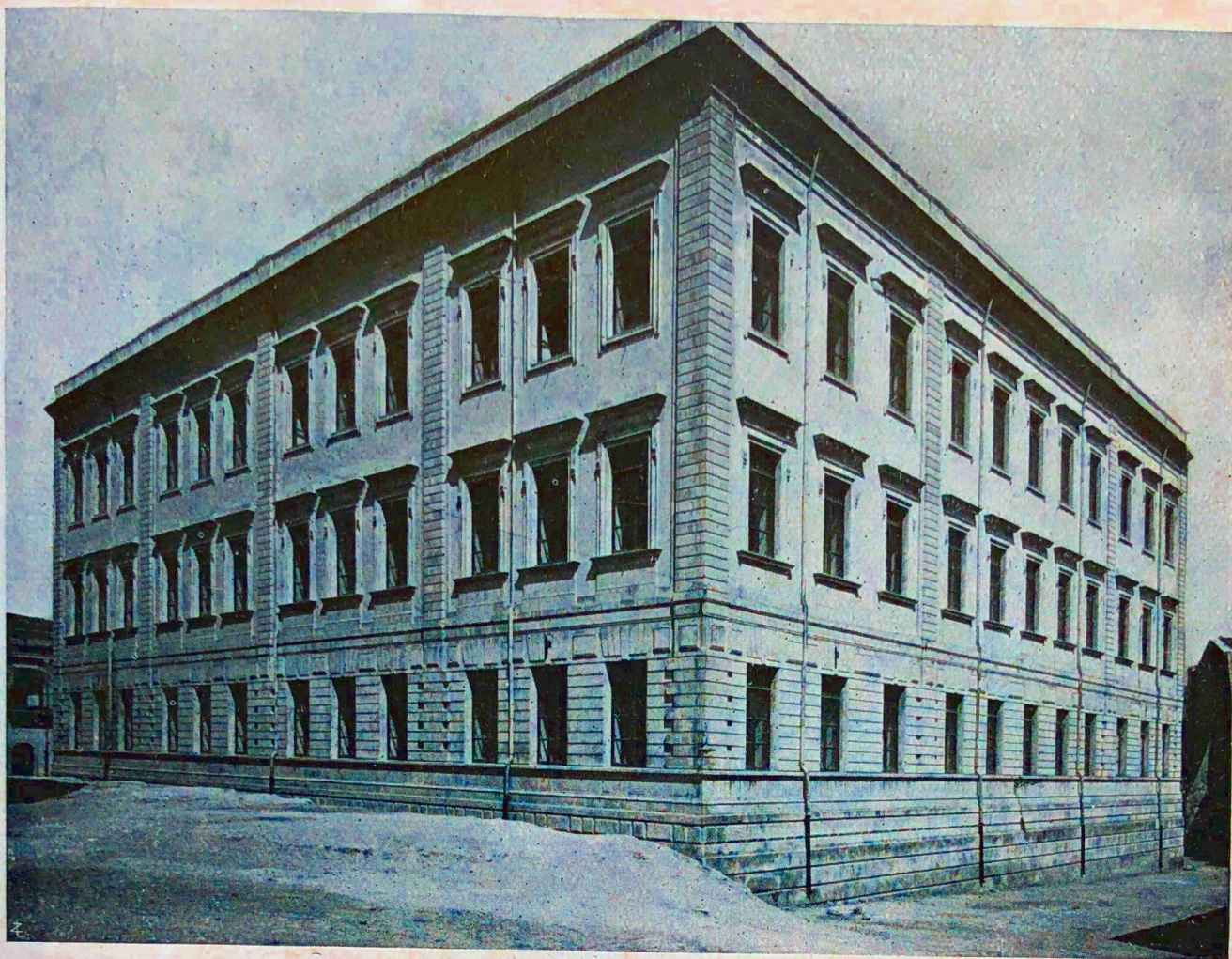
5°) Il gabinetto deve essere preceduto da una cameretta di pulizia e deve avere l'entrata dal vestibolo;

6°) In mancanza di acqua corrente si provveda ai servizi igienici con una cisterna;

7°) L'edificio deve comprendere l'aula, il vestibolo, il gabinetto, almeno una camera di abitazione con annessi cucina e gabinetto per la insegnante, evitandosi la comunicazione fra la scuola e l'abitazione;

8°) Alla scuola sia annesso un sufficiente lembo di terra per giardino ed orticello.

Ciò in quanto al lato costruttivo. Per il lato giuridico ed economico la stessa legge stabilisce:

1) Che la scuola con annesso terreno è di proprietà comunale, destinata in perpetuo ad esclusivo uso scolastico;

PALERMO SCUOLA A PARTANNA MONDELLO.

SIRACUSA - SCUOLE PRIMARIE.

2) Che l'approvazione del progetto da parte del Ministero ha valore per dichiarare l'edificio di pubblica utilità con tutte le conseguenze legali circa l'espropriazione del suolo;

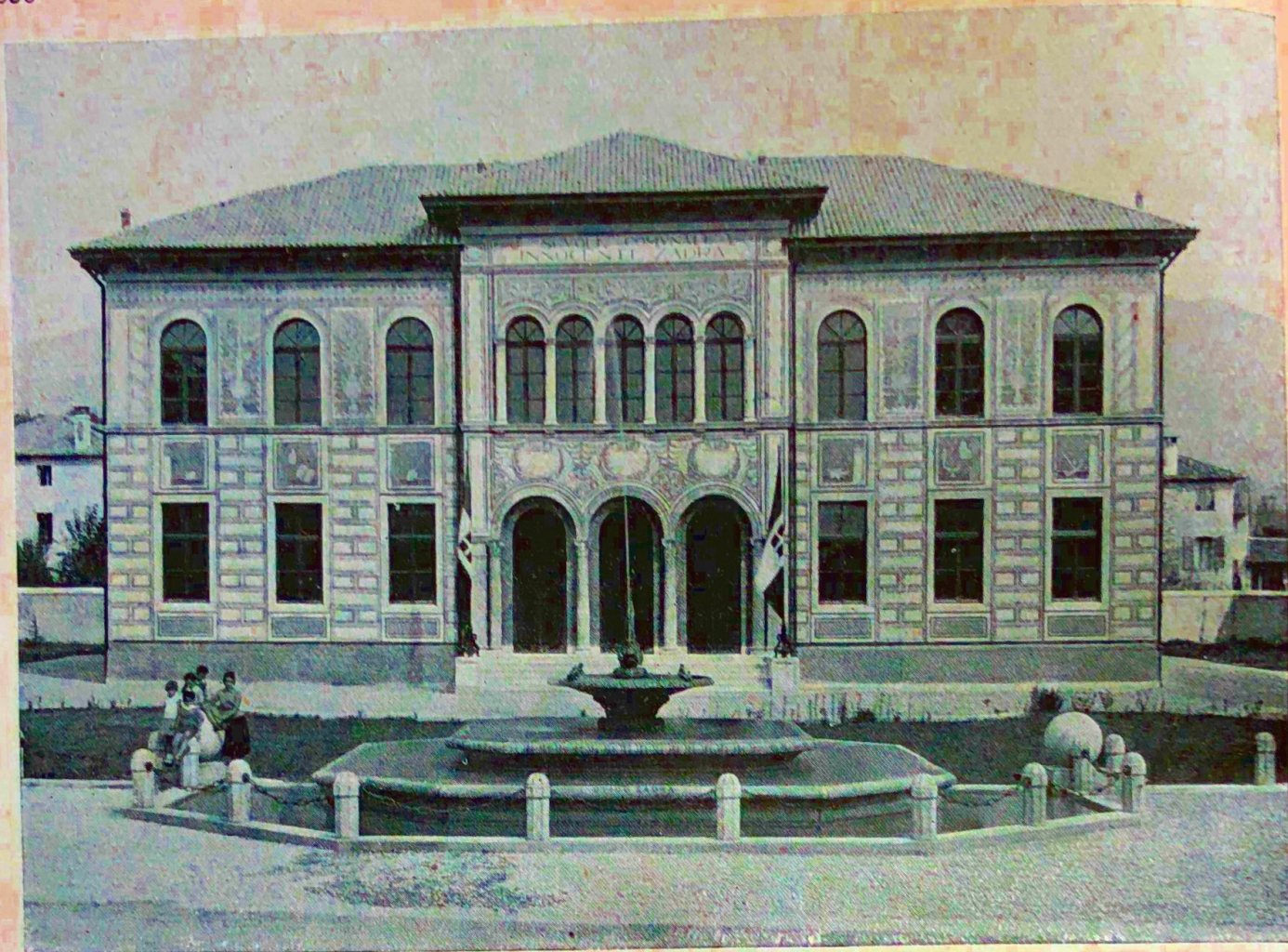
3) Che lo Stato concede, per tramite dell'Ente delegato, un sussidio per ogni edificio nella misura di lire 25.000;

4) Che il versamento del sussidio ha luogo in seguito ad accertamento, eseguito da un rappresentante del Ministero, che l'edificio corrisponde al progetto approvato.

Si calcola che di tali edifici ne occorrano in Italia circa 6.000. E quindi, per sussidiarli a 25 mila lire per ciascuno, la somma si eleverebbe a 150 milioni. Come fare? Si è cominciato col trasformare le scuole uniche di ruolo gestite dai Provveditori agli studi in scuole *non classificate*, gestite dagli Enti delegati; e, poichè ogni scuola così trasformata costa allo Stato circa Lire 1.300 in meno, si è destinata questa somma all'edilizia rurale. Così si sono potuti stanziare in bilancio a cominciare dall'esercizio 1926-27, i seguenti fondi:

Esercizio	1926-27	L. 1.387.200
»	1927-28	» 2.704.000
»	1928-29	» 3.330.600
»	1929-30	» 3.330.600

Queste somme sono ripartite fra gli Enti delegati, tenendo presente varî coefficienti: la scarsezza di piccoli edifici scolastici rurali in ogni singola regione, il numero di scuole gestite da ciascun Ente, la capacità tecnica di ogni Ente ad assumere l'iniziativa delle costruzioni e quindi la responsabilità in questo nuovo ramo di attività culturale. Con questo sistema, in un biennio, sono stati costruiti 55 edifici scolastici rurali; e poichè alcuni Enti dispongono di altri mezzi (contribuzione di capi di famiglia, mano d'opera gratuita, sussidi di istituti locali ecc.) ai 55 sussidiati dallo Stato se ne sono aggiunti, nello stesso biennio, altri 48 a totale carico degli Enti medesimi. E si continua con lo stesso ritmo.

Ma quali e quanti sono codesti *Enti delegati di cultura*, riconosciuti dalle leggi sull'istruzione elementare (Testo U. approvato con R. D. 5 Febbraio 1928, e regolamento

MORSAGO SCUOLA « INNOCENTE ZADRA ».

generale approvato con R. D. 26 Aprile 1928)? Sono dieci: l'Opera Nazionale Italia Redenta per la Venezia Tridentina; la Società Umanitaria per il Veneto e la Venezia Giulia; il Comitato Ligure per l'educazione del Popolo per la Liguria; il Gruppo di Azione per le Scuole del Popolo per la Lombardia; il Gruppo di Azione per le Scuole Rurali per il Piemonte; l'Ente Nazionale di Cultura per l'Emilia e la Toscana; le Scuole per i contadini dell'Agro Romano per le Marche, l'Umbria, il Lazio e gli Abruzzi; il Consorzio Nazionale Emigrazione e Lavoro per la Campania ed il Molise; l'Ente Pugliese di Cultura per la Puglia; l'Associazione per il Mezzogiorno sostituita dall'Opera Balilla e dall'Ente Sardo di Cultura per la Lucania, Calabria, Sicilia, Sardegna. Sono istituzioni di geniale creazione Italiana, le quali si vanno specializzando in modo mirabile; talune anzi han chiamato in seno ai rispettivi Consigli di Amministrazione bravi tecnici dell'edilizia; e tutte si distinguono per la propaganda vivacissima a favore della piccola Casa della Scuola Rurale.

Gli effetti benefici non tarderanno a manifestarsi, in concomitanza con quelli che sicuramente deriveranno dal risanamento delle Case dei contadini, a cui prestissimo, per volontà del Capo del Governo, si porrà mano. Solo così e non altrimenti « si combatte il nefasto urbanesimo » e si fermeranno ai campi le popolazioni rurali.

LUIGI PARPAGLIOLO.

Notizie e fotografie mi furon date dal comm. Camillo Quercia, capo divisione presso la Direzione Generale dell'istruzione elementare, che qui mi è doveroso ringraziare per tanta cortesia. L. P.

LE ALPI MARITTIME VISTE DAI DINTORNI DI BORGO S. DALMAZZO (CIVICA RACCOLTA DELLE STAMPE, MILANO - COLLEZIONE A. BERTARELLI).

LE "ALPI MARITTIME„

PRIMO VOLUME DELLA "GUIDA DEI MONTI D'ITALIA„ DEL C.A.I. E DEL T.C.I.

La collana della «Guida dei Monti d'Italia» ha iniziato la sua regolare pubblicazione col primo volume, quello delle « Alpi Marittime » (1). È il primo passo sulla via lunga e difficile che le due Istituzioni si prefiggono di percorrere in collaborazione fattiva, allo scopo di porgere agli Italiani la sintesi alpinistica delle nostre grandi Catene Alpine e Appenniniche.

Basta enunciare questo proposito per misurare facilmente la singolare grandezza del problema affrontato, ben degno dell' Italia nuova che nel baluardo alpino ha finalmente individuato non il muraglione inerte ed infido della propria casa, conquistato a caro prezzo, ma la palestra migliore dell'educazione fisica ed intellettuale delle nuove generazioni avviate verso allenamenti singolari e di massa nell'attivo e nel difficile verso il bello. Le Alpi offrono un campo insuperabile, di cui noi Italiani dobbiamo trarre ancora enorme beneficio. La guida alpinistica fa parte necessaria dell'attrezzatura d'avanguardia di questo movimento verso la montagna; essa presenta la sintesi scientifica della conoscenza alpina e la sintesi dell'ardimento passato, norma per quello futuro che non può mancare.

Giustamente, nella prefazione della Guida l'on. Angelo Manaresi, Presidente Generale del Club Alpino Italiano, si esprime così:

« Al moschetto dell'ardimento è però pregiudiziale il libro del sapere, il libro che avvicini il giovane all'alpe, rendendogli più agevole la conoscenza, più sicuro il cammino; che all'anziano offra ogni aspetto della montagna conosciuta ed amata o di quelle cui

(1) *Alpi Marittime* (dal Colle di Tenda al Colle della Maddalena) di A. Sabbadini, 604 pagine, 8 cartine, 150 schizzi e 16 fotoincisioni - Club Alpino Italiano e Touring Club Italiano - 1934-XII. - Prezzo per i Soci del T. C. I. e del C. A. I.: L **18** — (più L 2.— di spediz. per l'Italia e Colonie; L. 4.— per l'Estero)

LE « MARITTIME » IN UN ATLANTE DEL TEATRO DELLA GUERRA 1793-96, DEL TOPOGRAFO BACLER D'ALBE, AL SEGUITO DI BONAPARTE, CON LA DISLOCAZIONE DEI VARI CORPI AUSTRO-PIEMONTESI E FRANCESI. (DALLA COLLEZIONE A. BERTARELLI NELLA CIVICA RACCOLTA DELLE STAMPE, MILANO).

tende il suo ardore impaziente: che dia a tutti l'alfabeto per leggere nell'alpe, come in un grande libro chiaro e aperto nel sole di Dio agli uomini per la loro gioia ed il loro tormento ».

Ritengo senz'altro una felice ventura che al Club Alpino Italiano ed al Touring sia riservata la gloria, diciamo pure la grossa parola, di consacrare ora in una serie di prossimi volumi la conoscenza alpinistica delle Alpi, giacchè la maturità dell'alpinismo vero è giunta ad un tale punto che certo rappresenta la piena vittoria dell'energia umana sorretta da un forte sentire per quel che di grandioso offrono le sublimi altezze o i magnifici fenomeni naturali alpini. Intelligenza, prestanza ed allenamento fisico, fantasia, tutto è stato ampiamente potenziato nell'alpinista. Più in là — quando l'alpinismo estivo ed invernale cede il campo al nudo sportivismo, all'arrampicata acrobatica senza limite, alla indifferenza od allo sprezzo per la bellezza dell'ambiente che ne circonda, all'indifferentismo per la scienza, la storia, l'arte, — ivi cessa indubbiamente la possibilità di una guida alpinistica veramente tale, generale e sintetica, ma subentra la necessità della unica tabella del record, della colonna del « grado » di difficoltà colle tavole indicanti solo le « gemme » sparse qua e là nell'estensione amorfa delle divisioni a settori dell'arco di catena alpina.

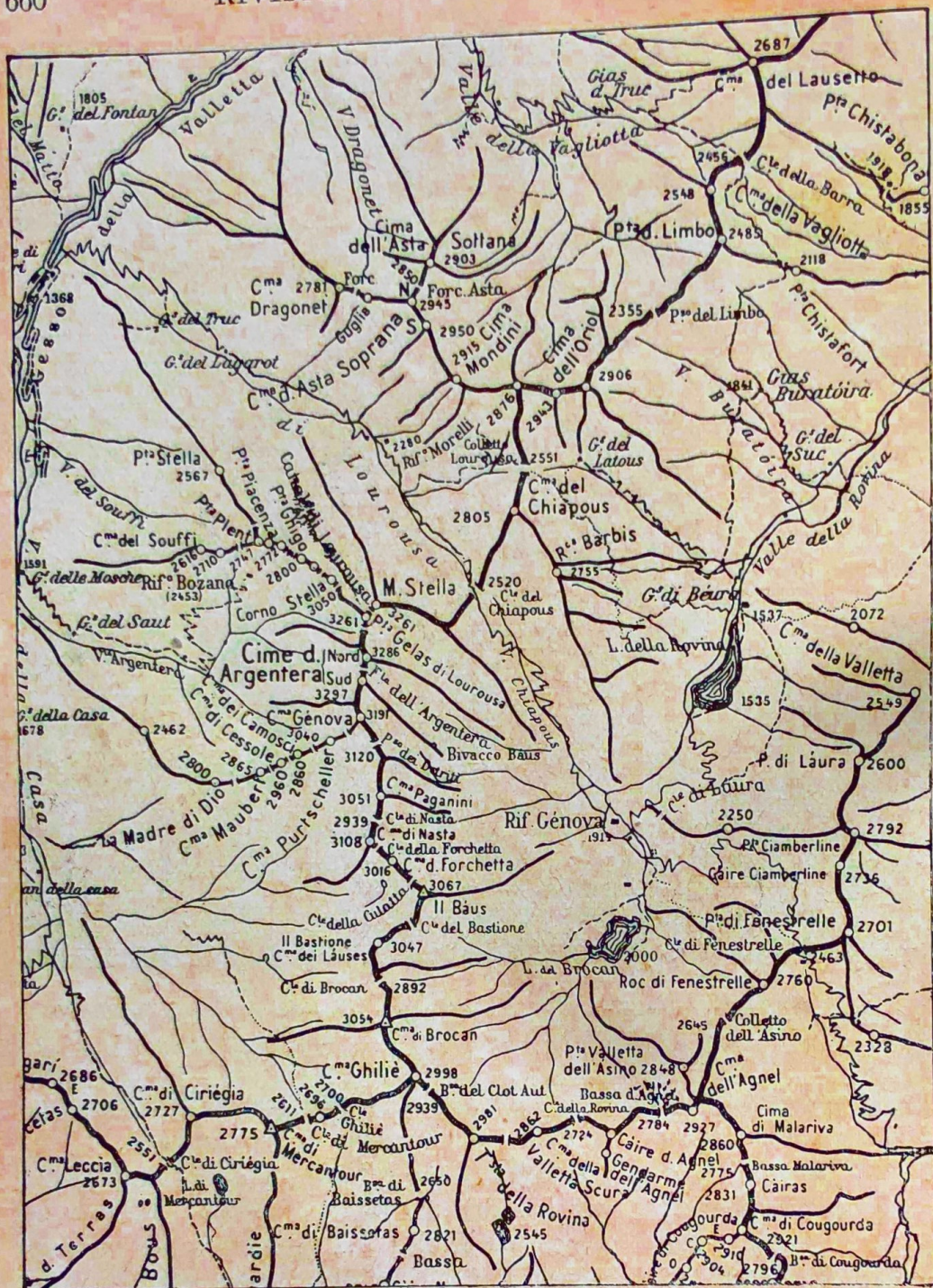
No! Vero è che il Club Alpino ed il Touring hanno colto il giusto momento; ed i venti e più volumi, che osiamo pensare con sicurezza e che usciranno in pochi anni per merito degli sforzi comuni e dell'opera di valenti Consoci, porteranno, come questo delle « Alpi Marittime », il segno di una passione disinteressata, aperta, direi « latina », che

IL PASSAGGIO DEI FRANCESI NELLA COLA DI SAORGIO (CIVICA RACCOLTA DELLE STAMPE, MILANO - COLLEZ. A. BERTARELLI).

nel forte, nel buono, nel bello ravvisa la sorgente di vita per coloro che verranno dopo a temprarsi d'entusiasmi. Già, il Touring trent'anni fa ha provato le ansie dell'impianto di un'opera grandiosa come la « Guida d'Italia », che il grande Presidente L. V. Bertarelli iniziò con ardua fatica e condusse fin presso al compimento con tenacia e successo, plasmando una materia certo più difficile, complessa, informe, riducendola a poco a poco in una coordinazione di esposizione, di giudizio, di linda e rigorosa presentazione che è rimasta insuperata ed ha superato gli altri esempi esteri. In un campo parallelo, anche se più circoscritto e più maturo, la Guida dei Monti d'Italia vuole ora procedere con metodo, con costanza, tendendo alla meta, cioè alla conoscenza più completa possibile delle nostre Alpi. Che tutti i Soci alpinisti o simpatizzanti per le nostre grandi montagne appoggino l'iniziativa, acquistando i volumi che verranno offerti al prezzo di costo materiale. Essi hanno il dovere di costituire quella serie di biblioteca che è indispensabile breviario alle loro gite alpine, serie di volumi che servirà a loro come ai loro figli tra molti anni, fonte di gioia, di energia e di patriottismo.

Il primo passo è fatto, ma la « Commissione per la Guida dei Monti d'Italia » confida di far uscire per la fine del presente anno un altro volume e forse un terzo cioè quelli del Gruppo delle Grigne e delle Retiche Occidentali.

***

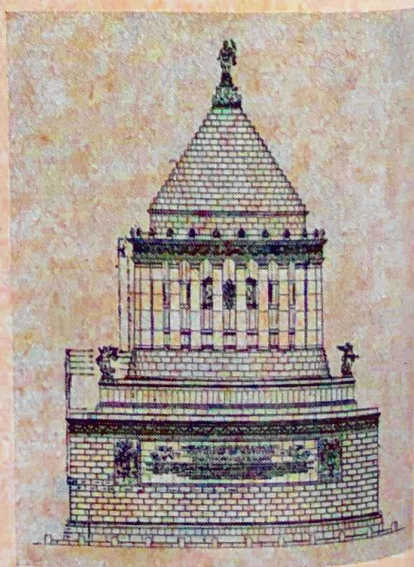
Le « Alpi Marittime » sono ancora tra le meno familiari alla massa degli alpinisti italiani. Giù in basso del vecchio Piemonte che vide nascere nel 1863 il Club Alpino Italiano, furono lasciate nell'ombra, offuscate dalla fama dei vicini gruppi famosi dai nomi classici come quelli del Gran Paradiso, del Monte Bianco e del M. Rosa. Le Marittime rimasero campo di pochissimi appassionati, naturalmente in gran parte liguri. Tra i primissimi Paolo di St. Robert, alcuni stranieri ben noti come Coolidge e Purtscheller, un nizzardo di fama Vittorio di Cessole, poi Felice Mondini, Giovanni Bobba, E. Questa ed i moderni scalatori come il Sabbadini, Frisoni, Paschetta, Zapparoli-Manzoni, Ellena, Soria, Bianco, ecc.

STRALCIO DA UNA CARTINA (A 3 COLORI) DEL VOLUME « ALPI MARITTIME ».

È ben vero, però, che il nome delle Alpi Marittime propriamente dette, cioè quel tratto di 80 km. che va dal Colle di Tenda al Colle della Maddalena, prima che dall'alpinismo, è richiamato alla mente dalla storia colle gloriose e vittoriose imprese di guerra del piccolo esercito piemontese in lotta colla Repubblica francese (1789-1794) per il possesso del versante nizzardo. Capacità guerriera piemontese che al Colle di Tenda, alle tremende gole di Saorgio, al Colle di Finestra dimostrarono la valentia di quei comandanti alpini, degni precursori di quelli indomiti della nostra guerra.

Come dimenticare d'altronde che proprio alla congiunzione delle Alpi Marittime colle Liguri, dette anche Marittime orientali, si presentò, un giorno grave per i destini d'Italia, il primo Bonaparte che, abbandonato improvvisamente il piano di attacco contro il fronte piemontese di Tenda, si portava arditamente più ad est ed iniziava su montagne meno aspre quella « campagna d'Italia » del 1796, alla quale si fa risalire la scintilla del Risorgimento Italico?

Ancor oggi dal fatidico Colle di Montezemolo, al limitare della pianura piemontese, l' occhio spazia ammirato sulla giogaia dell' Argentera che troneggia sovrana.

*
* *

Il bel volume che un' alpinista ligure, Attilio Sabbadini, con lavoro di molti anni e giovandosi di collaborazioni moderne e preziose, presenta oggi all'attesa degli alpinisti italiani, è riuscito un' opera chiara, armonica e completa. Indubbiamente definitiva per quel che riguarda la materia trattata, specialmente se si considera il certo esaurimento di ogni ulteriore esplorazione dei monti considerati.

IL TROFEO D'AUGUSTO A LA TURBIA (ORA IN PARTE RICOSTRUITO) OVE LE MARITTIME SCENDONO QUASI A PICCO SUL MAR LIGURE.

È necessario dire come alcune guide alpinistiche precedettero questa nuovissima; ricordiamo la guida delle « Alpi Marittime e Cozie » di A. Martelli e L. Vaccarone (1889) e la guida della « Serra dell'Argentera » del Mondini (1898): principalissima quella di Giovanni Bobba « Alpi Marittime » (1908), lavoro di fondamentale importanza sulla regione, esempio classico non solo di descrizione alpinistica ma anche di vera conoscenza scientifica del terreno. Pur tuttavia, se le montagne non cambiano, quale continuo progresso nella conoscenza alpinistica, nella presentazione parallela delle nuove vie di ascensione compiute, nell'aggiornamento topografico, nello sviluppo delle moderne tendenze turistiche ed alpinistiche, ad esempio, nel caso nostro dell'alpinismo invernale e sciistico! Sotto questo aspetto il presente volume è una vera rivelazione per gli amanti della montagna invernale, giacchè buona parte del versante piemontese offre comodi valloni ricchi di precipitazioni nevose con pendii spesso lunghi e facili.

LA CIMA DI NASTA, VERSANTE OCCIDENTALE; SCHIZZO DI R. CHABOD. SAGGIO DEGLI SCHIZZI PROSPETTICI DELLA GUIDA « ALPI MARITTIME ». Le cifre e le lettere si riferiscono agli itinerari della Guida.

Quanti alpinisti italiani scorrendo il volume dovranno dire davvero di « scoprire » le Alpi Marittime e vi leggeranno della caratteristica ricchezza di laghetti annidati negli alti valloni! Forse pochissime altre regioni alpine offrono così grande bellezza di specchi d'acqua, gemme multicolori del paesaggio. Se ne contano circa 250, dei quali 130 lungo la catena principale tra il Colle di Tenda e il Colle della Lombarda.

Assai più note genericamente ma visitate da ben pochi sono le famose iscrizioni rupestri del Vallone delle Meraviglie presso San Dalmazzo di Tenda. Sono sparse sulle rocce intorno ai Laghi delle Meraviglie, nella Valle Fontanalba ed in prossime zone. Le incisioni curiosissime, forse 15.000, sono spesso assai fitte e si trovano da 1900 metri di altezza fino a 2600: raffigurano uomini, animali, oggetti, ecc.; la loro origine e il loro significato non sono certi.

IL MONTE CLAPIER DA EST, CON GLI ITINERARI DI SALITA. (SCHIZZO DI L. BINAGHI) - (DALLA « GUIDA DELLE ALPI MARITTIME »).

Non lontano s'erge la prima vetta che supera i 3000 m., il Monte Clapier (m. 3045), la più meridionale delle punte alpine di tale quota. Più a Nord-Ovest, la Serra dell'Argentera (m. 3297), colla sua cresta da sud a nord, paretone di 800 metri verso occidente, è pur sempre la regina delle Marittime. Sulla vetta la Sezione Ligure del Club Alpi-

IL CAIRE MURAION (M. 3055) E LA CIMA CHAFRION (M. 3070) DAL M. CARBONÈ.
SAGGIO DELLE FOTOINCISIONI DEL VOL. « ALPI MARITTIME ».

no, che vanta una rete importantissima di Rifugi nella nostra zona, ha voluto ricordare con una lapide i soci morti in guerra, poetico omaggio al valore nell' ambiente grandioso. Intorno all'Argentera i gruppi minori del Mercantour (m. 2775), del Corno Stella (m. 3050), del M. Matto (m. 3097) si stringono compatti. Poi, dal Colle della Lombarda al Colle della Maddalena, è una costiera lunga di montagne aspre e solitarie. Chi poi degli alpinisti italiani può dire di aver visitato quella striscia di territorio al di là dello spartiacque alpino che comprende le testate di alcune valli tributarie del Varo? È un'anomalia dovuta a vicende politiche e militari o semplicemente, come venne accennato, alla remissività di Napoleone III di fronte alle insistenze di Vittorio Emanuele II che in quelle valli cacciava ogni anno il camoscio? Certo che ben spiacevole contropartita vi è il saliente francese di Saorgio (Valle della Roia) che ostacola le comunicazioni tra Tenda e Ventimiglia.

Grandiosità di panorami, orrida vista di creste caratteristiche completano le magnificenze di una regione che risente della immediata vicinanza del mare e della pingue pianura.

Nell'esaminare la nuova opera, appare anzitutto degna di nota la distribuzione e, per così dire, l'organizzazione della materia, in relazione ai caratteri scelti, alla numerazione degli itinerari, all'illustrazione a mezzo di cartine e di schizzi, ecc. Evidentemente frutto d'uno studio approfondito, la disposizione sembra la più pratica e la più logica che sia stata finora adottata in simili pubblicazioni, sì che, anche dal lato tecnico, la nuova guida rappresenta un deciso passo in avanti.

Il volume, che si apre con alcune avvertenze sull'uso della guida, sulla graduazione delle difficoltà adottata, sulle tariffe delle guide e dei portatori, si divide in 5 parti: *cenno generale* sulle Alpi Marittime (geografia, geologia e morfologia, mineralogia, flora, fauna, demografia ed economia, storia, storia alpinistica, bibliografia e cartografia), *vie d'accesso* (ferrovie e carrozzabili), *rifugi e punti di appoggio,* con gli itinerari d'accesso, le traversate per colli facili da rifugio a rifugio, e le principali ascensioni, *parte alpinistica* e *parte sciistica.*

La parte alpinistica, divisa in tre settori (dal Colle di Tenda al Colle di Finestra; dal

IL RIFUGIO GENOVA (M. 1914), ALLA TESTATA DEL VALLONE DELLA ROVINA, CON LE CIME DELLA SERRA DELL'ARGENTERA.

Colle di Finestra al Colle della Lombarda; dal Colle della Lombarda al Colle della Maddalena), che constano ognuno di più gruppi o nodi, comprende la descrizione di circa un migliaio di cime e colli, con tutti gli itinerari finora percorsi. Ogni cima o colle porta un numero progressivo; ogni itinerario è distinto con una lettera; numero e lettera sono quasi sempre ripetuti negli schizzi, rendendo così facilissimo il ritrovare un dato itinerario.

Per ogni cima o valico, la guida premette un sintetico cenno topografico e alpinistico, ricordando le prime ascensioni compiute con sobrie indicazioni bibliografiche; segue la descrizione degli itinerari logicamente ordinati. Ogni itinerario porta l'indicazione, dal punto di partenza, del tempo necessario per la salita (ripetuto nel testo con tempi parziali), e della difficoltà.

Quest'ultima particolarità, di qualche importanza in una guida moderna, ha richiesto da parte dell'Autore uno studio considerevole, per la grande quantità degli itinerari descritti. Alle sei graduazioni della moderna scala d'arrampicamento, i cui gradi sono stati denominati italianamente, la guida aggiunge altri termini, per quelle salite che non richiedono l'uso delle mani; così anche il novizio è in grado di scegliere l'itinerario che meglio si adatta alle sue possibilità.

Per ultima viene la parte sciistica, i cui itinerari molto opportunamente sono stati raggruppati per vallate. Sono circa 400 salite, che si possono compiere con gli sci nella zona delle Marittime, itinerari in gran parte inediti, espressamente percorsi per la Guida. È tutto un nuovo paradiso che si apre agli sciatori. La bellezza invernale delle Marittime con panorami che vanno dal verde riposante della Riviera al Tirreno, alla Corsica, alla Sardegna, ai lontani colossi del Delfinato, della Valle d'Aosta, delle Pennine e dell'Oberland Bernese; i vasti pendii di neve, ottima nelle conche terminali e nei boschi; il fascino che emanano i valloni solitari ancora poco noti e frequentati, richiameran-

(*fot. E. Bozzoli*)

VEDUTA INVERNALE DEL VALLONE DI BERSEZIO, SALENDO ALL'INCIANAU. I VERSANTI EST E NORD DELLE MARITTIME OFFRONO MERAVIGLIOSI ITINERARI AGLI SCIATORI.

no certamente nel prossimo inverno fra quei monti una schiera di appassionati dello sci.

Saggia fu dunque la decisione della Commissione della Guida dei Monti d'Italia di aggiungere, fin da questo primo volume, alla descrizione alpinistica, quella sciistica, sviluppata in modo tale da esaurire, pur con una trattazione sintetica, l'argomento.

Malgrado la complessità della trattazione, la Guida è pur sempre tascabile e di poco peso; la descrizione è agile, non si perde in particolari inutili, mira allo scopo cui deve servire. Per ogni località indicata è segnata la quota e, per evitare ripetizioni, gli itinerari sono richiamati da numerosi riferimenti, che collegano tutto l'insieme in modo perfetto, rendendo possibile anche al meno esperto di trovarsi di colpo l'itinerario completo dal fondovalle alla cima.

Tale lavoro di cucitura, completato dai richiami agli schizzi e alle cartine topografiche, evita perdite di tempo nelle ricerche e mette in grado chiunque di trovare subito tutto quanto gli può essere utile per una data escursione o ascensione.

***

Arrida dunque al primo volume della Guida dei Monti d'Italia il più lieto dei successi e porti in ogni casa d'alpinista italiano il profumo di quelle vette che sono un balcone sul mare e sul vecchio Piemonte: gli porti specialmente l'entusiasmo per l'inizio della grande Opera e gli dica: Ecco il primo volume che tu metti nella tua biblioteca, annunciatore di quelli che verranno: quando ci vedrai tutti allineati in lunga fila e leggerai i nostri nomi sonanti rievocatori di memorie e suscitatori di aspri desideri di vette e di cielo, nascerà in te il fiero sentimento di un dovere patriottico compiuto per la gioia tua e per la miglior conoscenza della nostra Italia.

GUIDO BERTARELLI

(fot. Jöchler, Vipiteno)

VIPITENO NELLA SUA VERDEGGIANTE CONCA SOLATÌA.

UNA CITTÀ DELLE ALPI

VIPITENO

I villeggianti che nell'estate vanno nell'Alto Adige in cerca di pace e di refrigerio, gli alpinisti che vi si recano per le ardite scalate dolomitiche, in gran parte ignorano che codesta regione, oltre alle sue bellezze naturali, possa vantare un patrimonio artistico veramente cospicuo. Subito, gli stessi centri maggiori accusano, del resto, nella loro fisionomia architettonica un carattere artistico ben definito: Bolzano, Merano, Bressanone, Brunico, per dir dei luoghi più noti, hanno tutti un loro volto, una loro bellezza inconfondibile, palese ad ognuno che abbia occhio ed un minimo di buon gusto.

(fot. Jöchler, Vipiteno)

LA LAPIDE MITRIACA RINVENUTA NEL SECOLO XVI PRESSO MULES, ORA MURATA IN UNA PIAZZA DI VIPITENO.

Tanto più attraenti e preziose appaiono altre località minori, nelle quali gli aspetti urbani si sono conservati più gelosamente e le innovazioni moderne non sono giunte ancora a turbare la serenità della vita, gli usi e le tradi-

(*fot. R. Largaiolli, Bressanone*)

LA VIA PRINCIPALE DI VIPITENO CON LA TORRE DELLA PORTA DI CITTÀ.

(*fot. Stockhammer*)

IL CORTILETTO DEL PALAZZO COMUNALE.

zioni locali. Ebbene, anche in siffatti piccoli paesi, anche nelle discoste frazioni montane l'arte ha lasciato spesso i suoi segni; e il turista intelligente trova o in una chiesetta romita o sulla facciata di una fattoria dispersa tra i monti esempi mirabili di sculture e pitture ancor vive e piene di fascino, là dove lo storico dell'arte potrà indugiarsi maggiormente tentando di sciogliere i vari problemi che offrono quelle manifestazioni artistiche, frutto — sovente — di felici incroci di correnti diverse. Uno dei campi più pregevoli dell'arte alto-atesina riguarda appunto gli affreschi medievali, che offrono esempî di eccezionale interesse, non solo per la storia della pittura italiana, ma anche per quella europea in genere, inquantochè alcuni di essi risalgono all'epoca carolingia, o anche più addietro, mentre altri formano una catena ininterrotta per tutta l'epoca romanica e gotica, sino al Rinascimento. Strano a dirsi, il Rinascimento stesso ha invece avuto relativamente poco successo nell'Alto Adige (quando si astragga da manifestazioni singole, come i festosi affreschi dei bresciani Bagnadore e Rossi a Velturno, per citare a caso), sia perchè, quando esso apparve colassù, le città e le borgate avevano già assunto in massima espressioni definitive, sia perchè, for-

(*fot. Carbone*)

LA MAGNIFICA LUMIERA DI LEGNO SCOLPITO CHE PENDE DAL SOFFITTO DELLA SALA MUNICIPALE; UNO DEI PEZZI PIÙ SIGNIFICATIVI DELLA SCULTURA ALTO-ATESINA DEL RINASCIMENTO.

(*fot. Jöchler, Vipiteno*)

LA PITTORESCA VIA CENTRALE DI VIPITENO MOSTRANTE LA TIPICA ARCHITETTURA NORDICA. A SINISTRA, IN PRIMO PIANO, LA STATUA DI S. GIOVANNI NEPOMUCENO E UN LATO DEL PALAZZO MUNICIPALE.

(fot. Gabin. Fotogr. Nazion.)

« L'ANNUNCIAZIONE », TEMPERA DI GIOV. MULTSCHER, DA ULMA (1456-58), NEL PALAZZO MUNICIPALE.

se, lo stile del Rinascimento, nel suo classico equilibrio e nella sua pacata serenità, meno si adattava al carattere alpestre dei luoghi e difficilmente riusciva a conformarsi alle tradizioni ormai radicate di forme che sembravano connaturate alla montagna e alla selva. E fu precipuamente il substrato romantico, religioso, effervescente del Barocco a formare la fortuna di questo stile nelle valli dell'Alto Adige e dell'Isarco, riallacciando le file con quell'arte gotica che, nelle sue manifestazioni quanto mai individuali, aveva dato quassù gli accenti più decisi ed informatori.

L'aspetto urbano di Vipiteno, cittadina dell'alta Val d'Isarco, poco lungi dal Brennero, non è molto dissimile da quello degli altri centri della Provincia. Ai lati della via principale, che forma il « cardo maximus » dell'abitato, si allineano, in pittoresca discontinuità, gli edifici principali coi bassi portici, le loggette, gli sporti verticali, le facciate

(fot. Gabin. Fotogr. Nazion.)

« IL TRANSITO DI MARIA », TEMPERA DI GIOV. MULTSCHER, CONSERVATA NEL PALAZZO COMUNALE.

merlate e insomma con tutte quelle caratteristiche architettoniche che creano suggestione all'ambiente cittadino. Poichè questa via, come quasi tutte le vie più antiche, forma un complesso definito e circoscritto e non già un solco di passaggio o uno spiazzo. E laddove gli antichi s'industriavano a collocare chiese o palazzi od altre architetture che formassero quinte o fondali ai prospetti delle vie, qui sorge, nel fondo della strada, una svelta torre che segna, con un punto fermo, una nota di difesa e di arte insieme. In questa strada, che quasi si direbbe una piazza prolungata, si possono ammirare ancora il monumento marmoreo a Giovanni Nepomuceno, opera barocca, che ben s'intona alla circostante architettura. E si possono intendere, altresì, le tipiche produzioni artigiane dell'Alto-Adige, nella loro giusta luce, come le fantasiose inferriate, le insegne ingegnose, le saporite decorazioni scolpite e colorate; ed entrando nei cortili si rimarrà sorpresi dai loro aspetti suggestivi.

Questo tema dei cortili altoatesini merite-

(fot. Gabin. Fotogr. Nazion.)
« LA FLAGELLAZIONE DI CRISTO », TEMPERA DI GIOV. MULTSCHER, CONSERVATA NEL PALAZZO MUNICIPALE.

rebbe anzi un capitolo a sè, tanta è l'accortezza con cui gli architetti o i capimastri vi hanno risolto problemi di eleganza ed utilità, di stile e di praticità.

Il palazzetto comunale, che sorge a metà via, con i suoi due sporti angolari terminanti a castelletto merlato, costruiti dall'architetto Kölderer all'inizio del Cinquecento, offre, col suo bel cortile a logge e le balaustre a rete, un altro paradigma, uno dei migliori, di codesta architettura alto-atesina. La quale non è, beninteso, d'un tipo unico, pur avendo sempre comuni certe caratteristiche; ma varia e multiforme, a seconda dei luoghi, dei bisogni, dei tempi.

Vale la pena di entrare nel palazzetto comunale, oltre che per osservare il cortile, per esaminare la raccolta di stemmi, di quadri e d'opere d'arte che esso conserva. Dal mezzo del soffitto pende una lumiera di legno scolpito, policromo, ricca di dorature, in cui è raffigurata Lucrezia in atto d'uccidersi. Nella sua foggia quanto mai strana, che ripete un tipo nordico, questa scultura, da datarsi

(*fot. Gabin. Fotogr. Nazion.*)

« L'INCORONAZIONE DI SPINE », TEMPERA DI GIOV. MULTSCHER, CONSERVATA NEL PALAZZO MUNICIPALE.

circa il 1530 e da alcuni attribuita, senza gran fondamento, al suddetto Kölderer, deve considerarsi quale uno dei pezzi più significativi della scultura del Rinascimento altoatesino. In essa risuonano ancora gli echi del gotico nelle pieghe ritratte e nel sentimento patetico della donna; mentre nell'acconciatura della stessa e negli elementi ornamentali si riflette l'efficacia dei nuovi canoni cinquecenteschi.

Altre due sculture lignee richiamano ancora qui la nostra attenzione: due angioletti in bassorilievo, che sostengono un drappo, provenienti dall'altare che Hans Multscher fornì, nel 1458, alla città di Vipiteno e che fu uno dei più importanti dell'Alto Adige e di cui diremo ancora. È probabile che provenga dallo stesso altare pure il magnifico busto di Santo che trovasi nella sala stessa, pieno di vitalità e d'espressione nei tratti incisivi, d'una plastica vigorosa ed efficace.

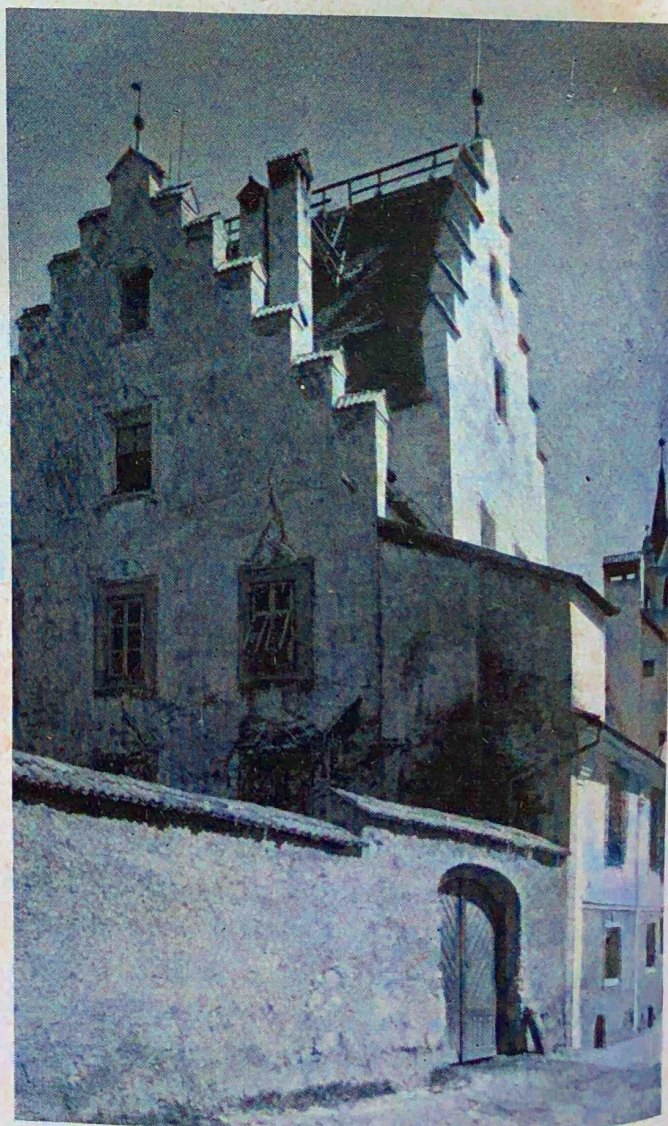
Ma il complesso certamente più importante è costituito dalle quattro tavole, dipinte d'ambo i lati, del suddetto Multscher, che fu

(fot. Kunst. Lemmar, Marburgo)
« LA VERGINE COL BAMBINO », STATUA LIGNEA SULL'ALTAR MAGGIORE DELLA PARROCCHIALE.

pittore e scultore ad un tempo, e che in origine formavano le portelle dell'altare magnifico. Vi sono raffigurate, nei lati interni, quattro scene della vita di Maria, e cioè l'*Annunciazione*, la *Visitazione*, il *Presepe* e il *Transito della Madonna;* nei lati esterni, quattro scene della Passione di Cristo e precisamente *Cristo nell'orto*, la *Flagellazione*, l'*Incoronazione di spine*, e la *Salita al Calvario*.

L'autore di queste pitture non era un alto-atesino, ma uno svevo, di Ulma. E non è da stupire che i cittadini di Vipiteno si rivolgessero ad uno straniero per la commissione di un'opera così importante, quando si consideri che appunto in quel tempo, circa la metà del secolo, la pittura alto-atesina viveva un periodo di crisi dopo una stupenda fioritura, nell'attesa che sorgesse un nuovo maestro a dar impulso alle tradizioni sopite; il quale maestro, vivificato dall'arte del Mantegna, fu poi, com'è risaputo, Michele Pacher di Brunico, uno dei più vigorosi artisti del suo tempo.

In queste portelle d'altare (che originariamente formavano due sole ante) il Multscher, coadiuvato dai suoi scolari, seppe realizzare, tenendo presenti i modelli della pittura fiamminga, alcune scene di squisita e dolce armonia; così particolarmente nell'*Annunciazione*, in cui la Vergine è immaginata come un'esile fanciulla, invero « piena di grazia ». In altre, invece, le sue composizioni assumono un tono di crudo realismo.

Altre parti esistono ancora, di questo alta-

(fot. R. Largaiolli, Bressanone)
IL PALAZZO DEI COLLE, TIPICA CASA PATRIZIA DEL XV SEC.

(fot. Carbone)

VIPITENO - CASTEL TASSO

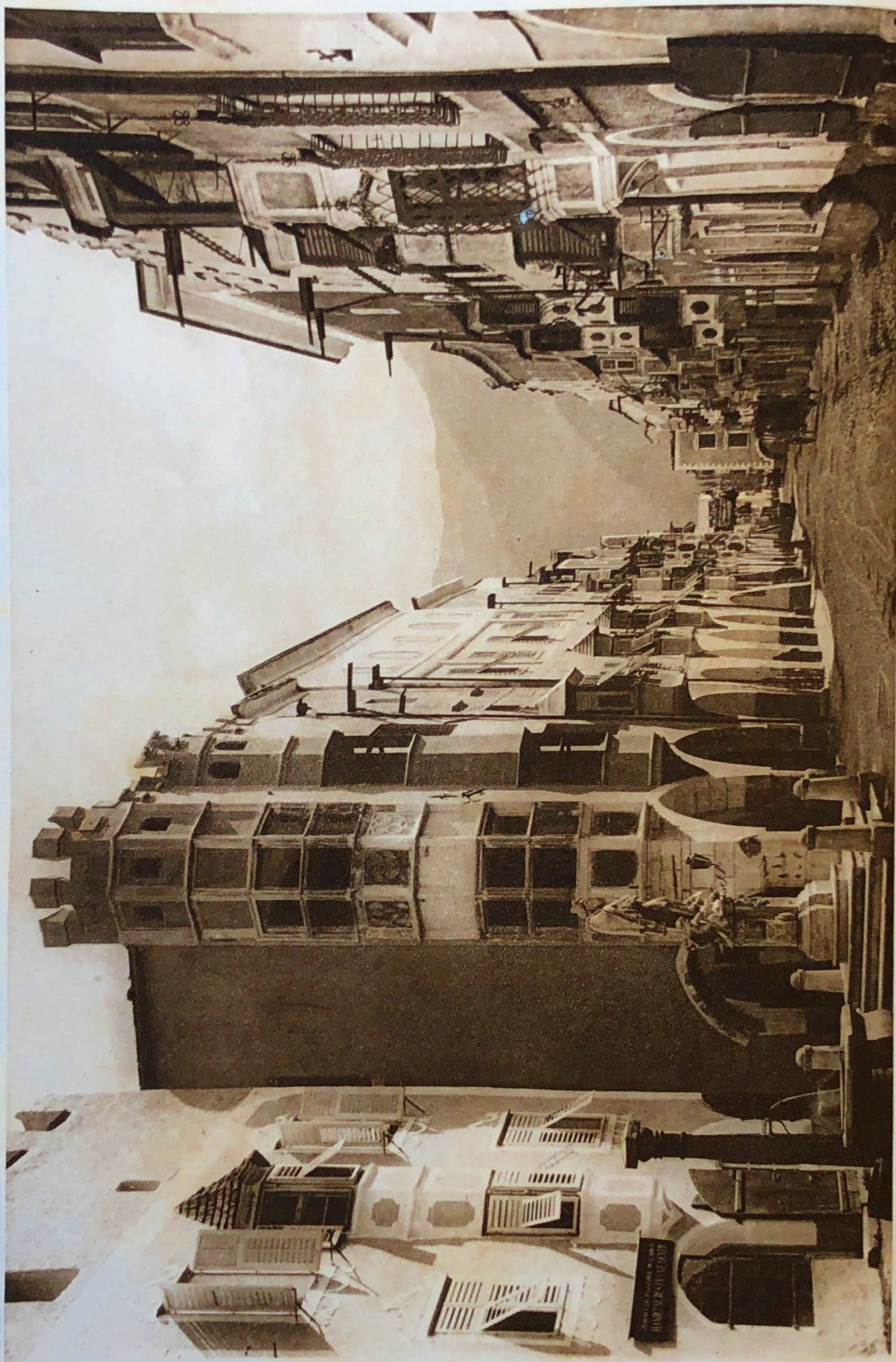
Allegato al fascicolo di Settembre 1934 XII de "Le Vie d'Italia"
Stampa Stab. Pezzini - Milano IV

(fot. R. Jöchler-Vipiteno)

VIPITENO - Veduta parziale verso il Passo del Giovo

(fot. Lichtbildstelle)

VIPITENO - CASE SUL CORSO VITTORIO EMANUELE III°

(fot. Lichtbildstelle)

VIPITENO - IL PALAZZO MUNICIPALE (a sinistra)

re; un altro bassorilievo con angeli, simile a questo del Municipio, trovasi in possesso privato; mentre le statue lignee che costituivano lo « scrigno » centrale, si trovano ora, ridorate, sull'altar maggiore della chiesa parrocchiale, fuori della cittadella.

Sono statue in grandezza naturale, tutte ritte, fortemente espressive, dai panneggi angolosi e profondi. Nel mezzo, la *Vergine col Bimbo*, ai suoi lati, le Sante *Barbara, Orsola, Apollonia e Margherita*. Dello stesso Multscher si conserva, in questa chiesa, il gruppo ligneo della *Salita al Calvario*, pur questo magistralmente espresso dall'arte del vigoroso scultore svevo. Forse appartenevano ancora all'altare medesimo le statue di San Giorgio e San Floriano, attualmente nella chiesa di Santo Spirito.

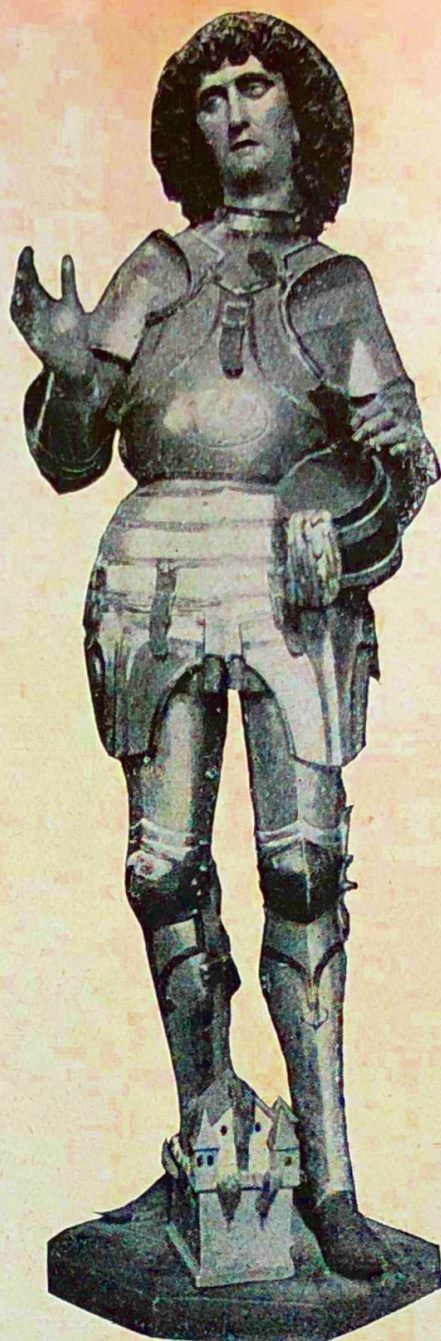
Uno studio attento delle opere d'arte ora menzionate, che oggi appaiono quali «membra disjecta » di un complesso un dì fra i più notevoli dell'altaristica atesina, potrebbe forse permettere di ricostituire, almeno nelle sue parti essenziali, l'antico altare. Ma è impresa, come facilmente s'intende, non agevole e la cui attuazione richiede un pro-

(*fot. Kunst. Lemmar, Marburgo*)
UNO DEI DUE ANGIOLETTI SOSTENENTI UN DRAPPO, DI MANO DEL MULTSCHER (PALAZZO MUNICIPALE).

(*fot. Gabin. Fotogr. Nazion.*)
STATUA DI UN « SANTO CORONATO » ATTRIBUITA AL MULTSCHER (PALAZZO MUNICIPALE).

fondo esame e un giusto vaglio dei « pro » e dei « contro ».

Usciti dal Municipio, ritorniamo sulla via principale, dove osserveremo ancora la cosiddetta « casa dei prìncipi », nella quale erano soliti fermarsi i prìncipi di passaggio; l'antico albergo alla Posta vecchia, dove sostavano un tempo le vetture prima di valicare il Brennero, e dove il carattere tradizionale del confortevole ostello è rimasto inalterato.

Molte altre fabbriche medioevali sono degne di interesse: tra queste, ricorderemo la casa dei Colle (Jöchlsturm), attualmente sede del Tribunale, tanto caratteristica nella

(*fot. Kunst. Lemmar, Marburgo*)

LE DUE STUPENDE STATUE LIGNEE DI SAN GIORGIO E SAN FLORIANO, OPERA DI G. MULTSCHER, CONSERVATE NELLA CHIESA DI SANTO SPIRITO.

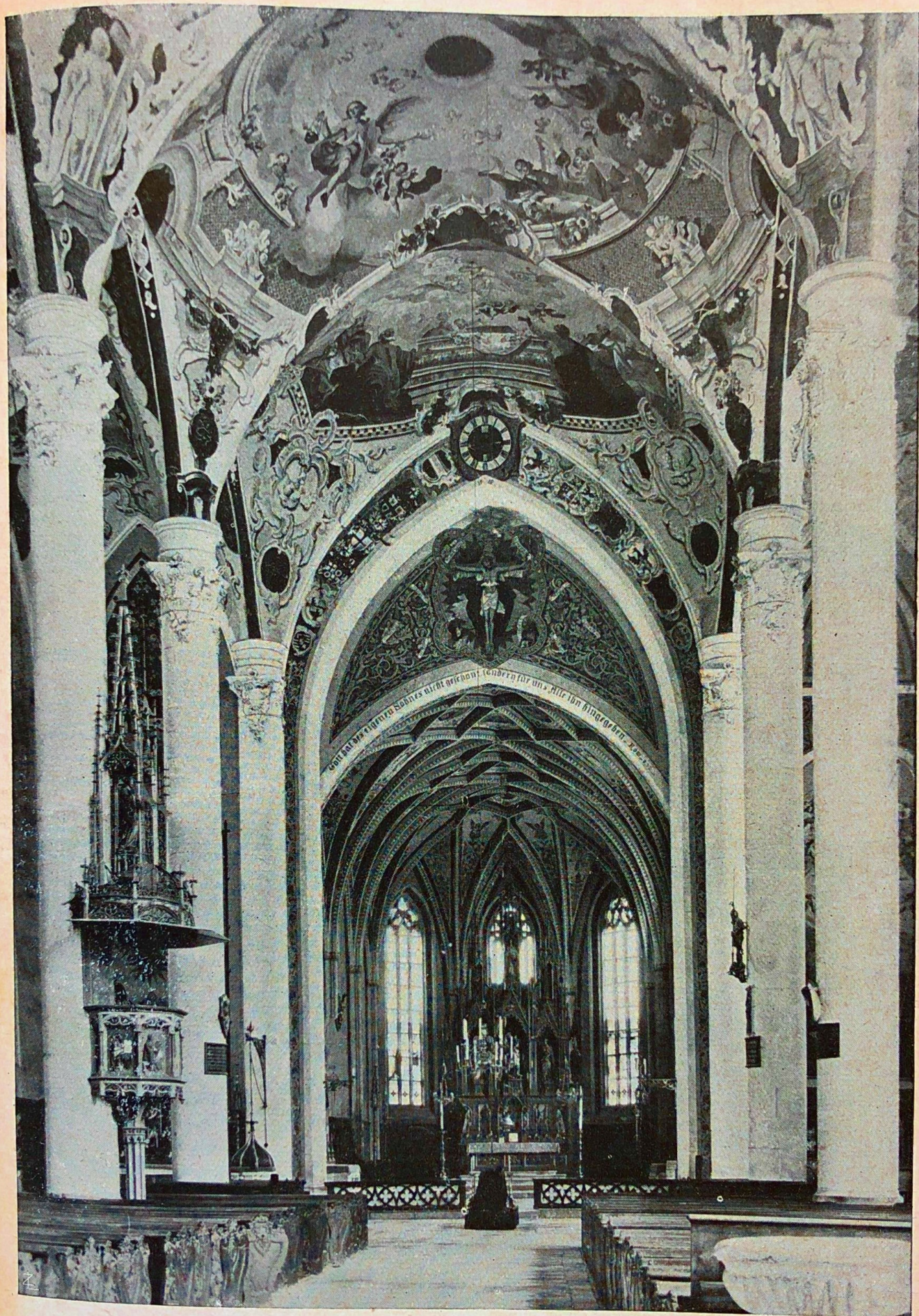
sua architettura di tipo nordico, con la fronte ed i fianchi dal coronamento ad irto timpano merlato.

Nell'interno, è interessante la disposizione degli ambienti, in gran parte soffittati in legno. Uno di questi, dell'anno 1469, è veramente un capolavoro d'intaglio: negli scomparti formati da due doppie fasce incrociate, da rombi e rettangoli, è una fitta rete d'ornamenti a fogliacce e racemi, dal disegno variato in ogni campo con bella fantasia. Nel medaglione di mezzo appare l'arma del committente, che fu Mattia Jöchl e, sopra, la data.

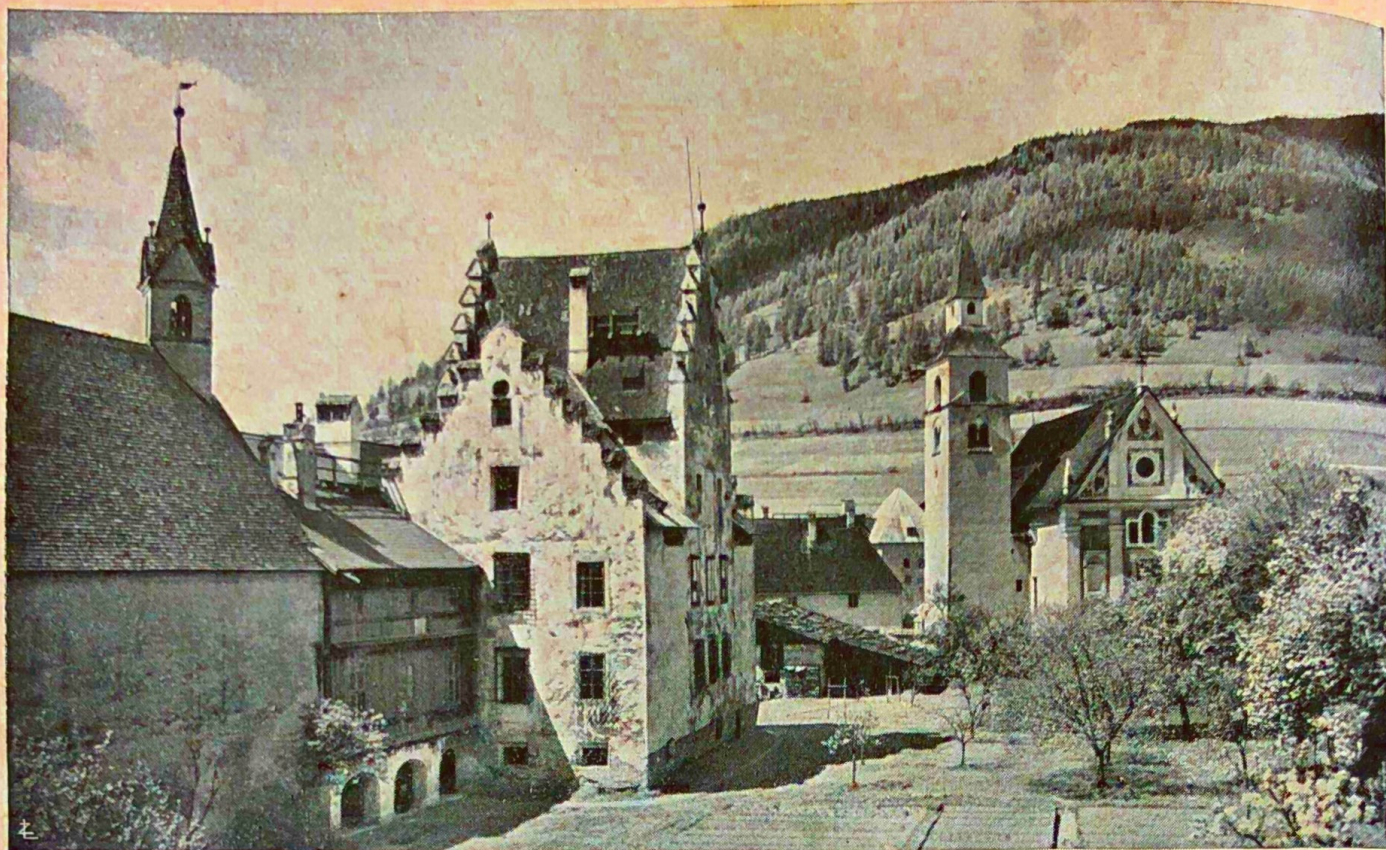
Fra le tante altre costruzioni antiche variamente interessanti non va poi dimenticata la casa dei Cles, che è una delle meglio conservate del Quattrocento, appartenente in origine ai Signori di Cles, cioè a quella vigorosa stirpe trentina che nel Cinquecento diede uno degli uomini più salienti della sua storia, il cardinale Bernardo Clesio, colui al quale andiamo debitori della costruzione della parte rinascimentale del Castello del Buonconsiglio, a Trento.

Attraversata la porta della Torre di città, si giunge nella piazza di Mitra, che prende il nome dalla bella lapide mitriaca d'epoca romana rinvenuta nel sec. XVI presso Mùles. Questa lapide si conservava al Museo di Vienna; ma l'Italia, in base alle convenzioni di San Germano, potè rivendicarla dall'Austria e qui collocarla. Non lungi dal Brennero, essa assume un significato profondo e suggestivo, che non abbisogna di chiose.

Lì presso si trova pure, annessa all'antico ospedale, la chiesa di Santo Spirito, in cui si custodiscono le due menzionate statue lignee del Multscher. È a due navate, d'architettura un po' goffa, ma interessante. Risale al Trecento e conserva ancora, sotto lo scialbo, tutta, o in gran parte, la originaria decorazione in affresco, come si può vedere da alcuni saggi che lasciano scorgere, a sinistra dell'altar maggiore, il medaglione d'un *Profeta* e, altrove, alcuni lacerti di una *Epifania* e d'un *Giudizio universale,* pitture probabilmente d'uno di quegli accorti e gustosi maestri che decorarono i chiostri di Bressanone e di Novacella nella prima metà del Quattrocento.

Per giungere alla chiesa parrocchiale, ch'è discosta dal centro, occorre rifare la strada e poi, fra giardini e campi, camminare circa un chilometro; e si approfitterà della passeg-

(*fot. Lichtbildstelle*)

LA SOLENNE PARROCCHIALE GOTICA (QUI SI SCORGE LA SOLA NAVATA CENTRALE).

giata per ammirare l'incantevole paesaggio. La visita della parrocchiale stessa — che è una vasta costruzione gotica a tre navate, menzionata sin dal 1233, ma che risale, nel-

(fot. Jöchler, Vipiteno)
LA CASA DEI COLLE A VIPITENO, CON LA FRONTE E I FIANCHI AD ALTO TIMPANO MERLATO.

la sua attuale forma, principalmente ai secoli XV e XVI — non presenta, all'infuori delle anzidette sculture lignee, grande interesse. Vi si noteranno però le numerose lapidi funerarie e le iscrizioni, in gran parte del Cinquecento; mentre all'esterno v'è murata una pietra sepolcrale romana del tardo Impero.

Da questa plaga vasta e ridente, ammiccano, poco lungi, due castelli turriti in cima a colli isolati: l'uno è Castel Riva (Reifenstein), l'altro Castel Pietra (Sprechen-

(fot. Jöchler, Vipiteno)
CASTEL PIETRA (SPRECHENSTEIN) PRESSO VIPITENO. - (AL LATO INFERIORE DELLA VEDUTA, VERSO SINISTRA, SI SCORGE CASTEL TASSO).

stein), pittoreschi complessi architettonici, destinati a delizioso soggiorno di gente guerriera. Ambedue sono belli per la loro positura, interessanti per le costruzioni difensive, per gli ambienti variamente decorati; ma la visita del primo è, fra le due, più ricca di impressione. Visiteremo perciò Castel Riva, che si eleva su un allungato colle roccioso, nel mezzo della piana vipitenese.

La storia del Castello è antichissima, poichè esso è menzionato sin dal sec. XII, quale proprietà dei signori di Stilfes, che poi presero il nome di Reifenstein: e la notizia più remota riguarda appunto un Ulrico, che nel 1142 costruì o rinnovò il maniero. Giungiamo per un'erta stradicciola davanti al portone, che conserva tuttora il suo ponte levatoio. Attraversiamo un cortile in parte rovinato e siamo davanti al portone principale, da cui entriamo. La nostra visita ci porterà a distinguere i vari gruppi dei fabbricati, il « palazzetto », la torre abitabile, il « maschio » della roccaforte; ci porterà ad ammirare ambienti d'una irregolarità deliziosamente confortevole, che in ogni angolo improvvisano inviti a sostare; ambienti con soffitti riccamente intagliati, con decorazioni in affresco, con belle stufe, con qualche arredo antico; e, inoltre, àndIti lunghi, sorprese di porte segrete e di trabocchetti che insomma sapranno evocare tutto quel mondo, aspro e gentile, eroico e dissipato, intessuto di guerre e di canti, che formava la vita dei manieri medievali. E la nostra fantasia lavora, raffigurandosi, in giro tra quelle mura, gli antichi abitatori.

(*fot. Carbone*)

LA STUPENDA PORTA SCOLPITA E TRAFORATA NELL'INTERNO DI CASTEL TASSO PRESSO VIPITENO.

Ma usciti all'aperto, le visioni della fantasia dileguano di botto: al cospetto del paesaggio superbo, realtà più attraente d'ogni incerta evocazione storica, si resta presi dall'incanto della Natura che qui sa intenerirci l'anima con le sue voci dolci come un canto d'amore.

GUIDO FRANCO

FIRENZE - LA PORTICCIUOLA E IL PONTE VECCHIO (*fot. E. Biagini, Firenze*)

LE DONNETTE DEL QUARTIERE DI S. CROCE SI RECANO, PER ANTICA CONSUETUDINE, A LAVARE I PANNI SUL FIUME ARNO.

VEGETAZIONE PALUSTRE SULLE RIVE DI UN LAGHETTO.

NOTE DI BOTANICA SPICCIOLA

LE PIANTE AQUATICHE

« POTAMOGETON EPIHYDRUS RAF. ».

Il profano, a cui si parli di piante acquatiche, compendia generalmente le sue cognizioni in proposito con una sola parola: « alghe », a cui corrisponde un'idea assai vaga di lunghi steli viscidi, filamentosi o nastriformi, ondeggianti nell' acqua. Qualcuno — più attento osservatore — completerà: « alghe, canne e ninfee »: e credo che ben pochi saprebbero dire di più.

Premettiamo che di piante acquatiche se ne trovano così nelle acque dolci, come nel mare, come anche nelle sorgenti minerali, e persino nelle acque termali, e che fra questi vegetali ve ne sono moltissimi microscopici, unicellulari, e molti invece che raggiungono lunghezze di parecchi metri. Per semplicità di trattazione tralascio la flora marina e le forme microscopiche, limitandomi a considerare la flora macroscopica d'acqua dolce, che è già di per sè varia ed interessante. Basta dare uno sguardo a qualche laghetto o stagno per convincersi della meravigliosa ricchezza di forme e di attitudini che vi ha profuso la Natura. E parlo soltanto di laghi e stagni dei nostri climi, perchè, se volessi trattare della vegetazione acquatica dei paesi tropicali, un volume non mi basterebbe!

Già le immediate vicinanze dell'acqua si rivelano all'occhio attento, per le caratteri-

(*fot. W. H. Zerbe, dal « The Nat. Geographic Magazine »*)
LA VEGETAZIONE ALL'ORLO DELLA PALUDE.

stica vegetazione. Quella parte di prateria che confina con le sponde di uno stagno o di un corso d'acqua, la radura di un bosco che circonda un laghetto, sono popolate di piante diverse da quelle delle zone circostanti. L'influenza dell'acqua si fa dunque già sentire fuori della liquida superficie, nei terreni vicini, che essa impregna.

Di acqua, tutte le piante hanno bisogno; ma, come ognuno sa, non tutte possono sopportarla in quantità soverchia. Molto di frequente, lungo le rive di un bacino che abbia innalzato il proprio livello, si vedono degli alberi, che, col piede affondato nell'acqua, hanno la chioma tutta disseccata!

Non è il caso ch'io entri qui in dettagli di anatomia e fisiologia vegetale; dirò soltanto che la ragione di questo apparente controsenso è che le radici, non potendo compiere la normale funzione respiratoria, marciscono, e i peli radicali cadono; la pianta, privata del suo apparecchio di assorbimento dal suolo, è sottoposta ad un vero supplizio di Tantalo, e finisce per morire.

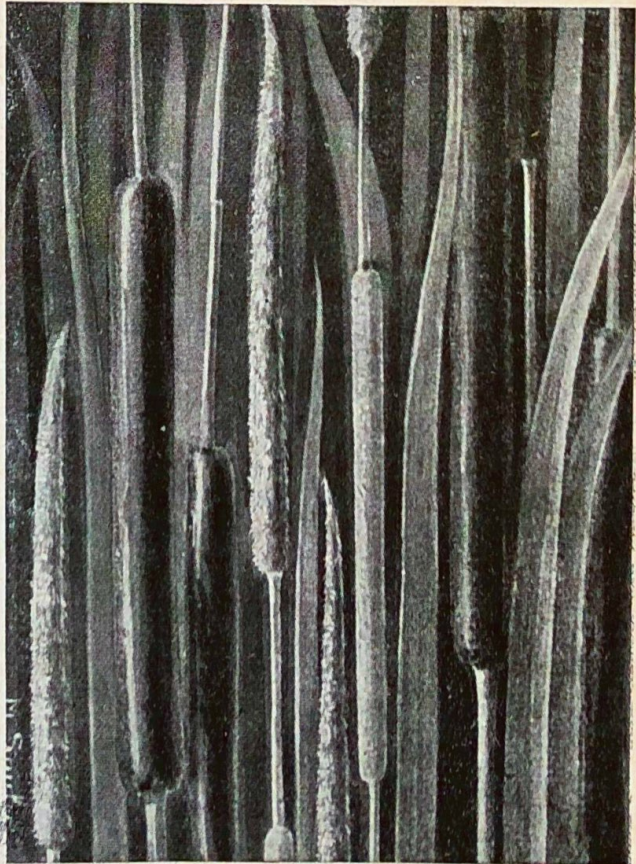
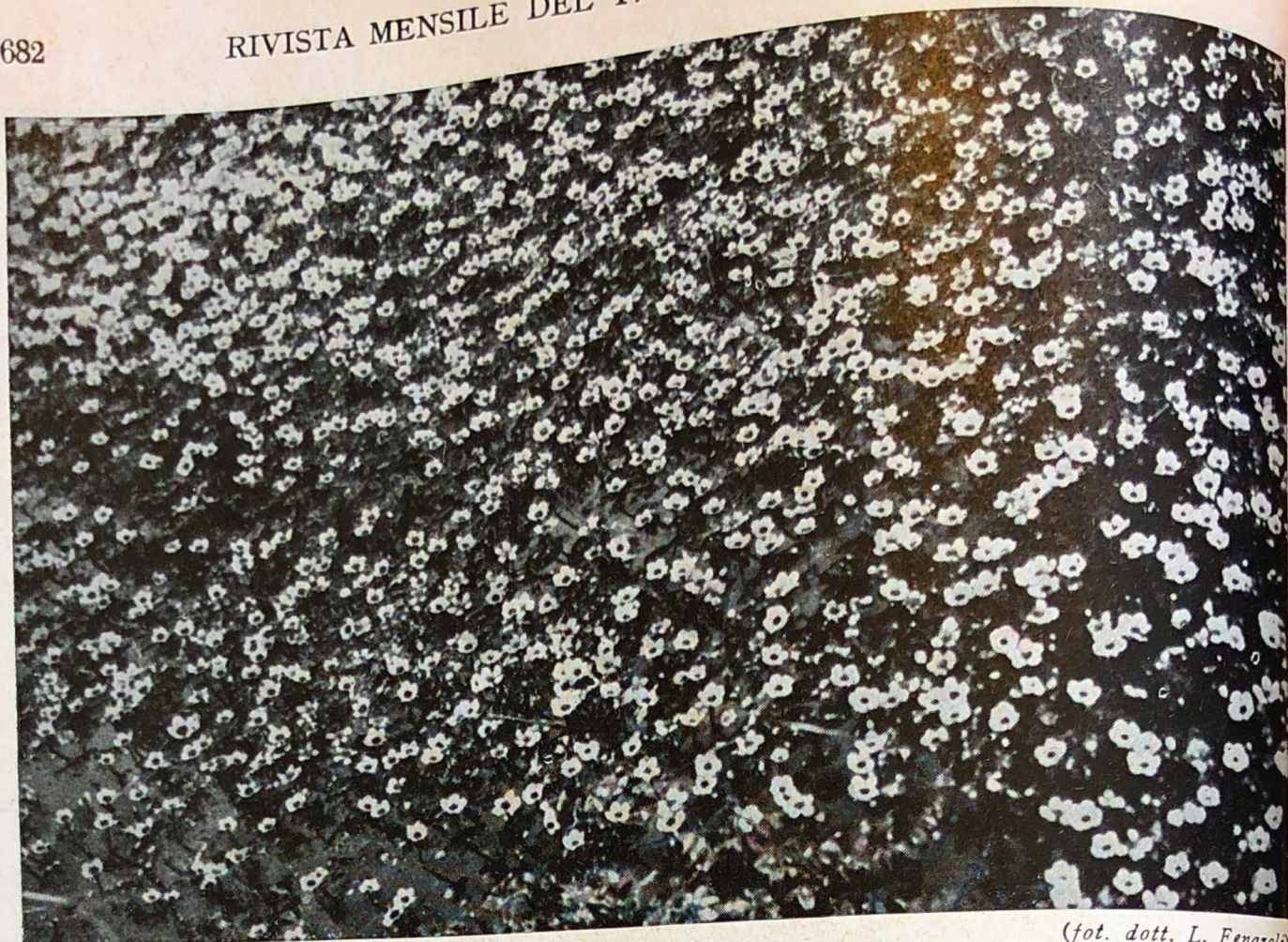
La vita acquatica o semiacquatica è dunque possibile solo a quelle specie che hanno conseguito particolari adattamenti strutturali; il che si è verificato in gradi diversi per moltissime piante di generi e famiglie svariate.

Come primo stadio di adattamento si può considerare quello delle piante delle sponde — piante palustri, semiacquatiche, anfibie — capaci di prosperare nella melma dei pantani, nel terreno sommerso per pochi decimetri nell'acqua, e di sopportare l'alternarsi di sommersioni ed emersioni periodiche.

Il grado estremo è rappresentato invece dalle piante che vivono interamente sommerse e da quelle liberamente natanti, che muoiono se tratte fuori dal loro elemento.

Questi diversi tipi di vegetazione si dividono il dominio delle diverse parti di un bacino, e si può riconoscerne abbastanza chiaramente la delimitazione quando si osservi da una piccola altura, a breve distanza, uno stagno, lontano dall'abitato e dai terreni coltivi.

UNA MAGNIFICA DISTESA DI FOGLIE DI « VICTORIA REGIA » (GIARDINO BOTANICO DI RIO DE JANEIRO). LA PIANTA, ORIGINARIA DELLA GUYANA, E DELLA FAMIGLIA DELLE NINFEACEE, PRODUCE GRANDISSIME FOGLIE CIRCOLARI NUOTANTI, RIALZATE AI BORDI. QUESTA LORO PARTICOLARITÀ, UNITA ALLA GRANDE SUPERFICIE, DÀ ALLE FOGLIE UNA FORZA IDROSTATICA NOTEVOLE, POTENDO SOPPORTARE FINO A OLTRE 10 CHILI DI PESO.

« JUNCUS GLAUCUS » ED « EFFUSUS » (DA CAMUS).

« TYPHA ANGUSTIFOLIA L. » (DA CAMUS).

(*fot. dott. L. Fenaroli*)

UNA MERAVIGLIOSA FIORITA DI « RANUNCULUS AQUATILIS ».

Le piante legnose cessano, in generale, a qualche metro dalla riva; solo i salici, gli ontani e le betulle possono spingersi sino al limite delle acque. Un fatto curioso ci offre qualche volta la varietà montana del pino silvestre, che in certi laghetti alpini a sponde torbose, si avanza tanto da immergere nell'acqua le sue grosse radici; e da forma-

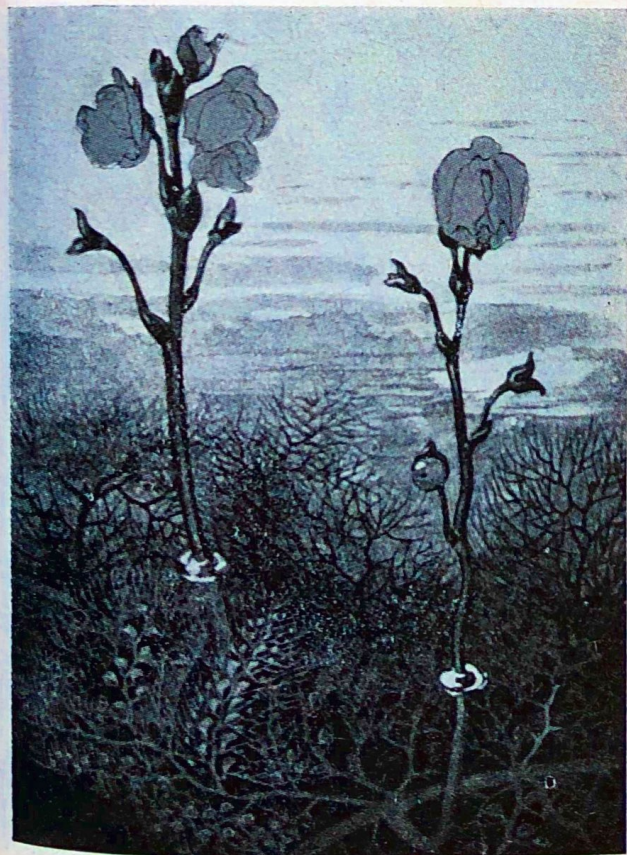
« VALERIANA DIOICA L. » (DA CAMUS).

« CALLA PALUSTRIS L. » (DA CAMUS).

(*fot. Allegri-Fenaroli*)

UN'ABBONDANTE FIORITA DI « ERIOPHORUM SCHEUCHZERI » (PIUMINI DI MONTE) PRESSO UN LAGHETTO ALPINO.

re una vera foresta a suolo pantanoso, che al tempo delle piene viene sommersa.

Salvo queste poche eccezioni, le sponde degli stagni e dei laghi sono occupate con for-

« UTRICULARIA VULGARIS L. » (DA CAMUS).

« RANUNCULUS ACQUATILIS L. » (DA CAMUS).

« HOTTONIA PALUSTRIS L. » (DA CAMUS).

« NASTURTIUM OFFICINALE R. BR. » (DA CAMUS).

tissima prevalenza da quella tipica vegetazione a cui si dà il nome di canneto, e che occupa proprio la zona di passaggio fra la terraferma e l'acqua. L'aspetto del canneto è alquanto monotono; ma la sua composizione non è sempre nè dappertutto la stessa: la Sala (*Carex*), le Canne, propriamente dette (*Phragmites*), le varie specie di flessi-

« POLYGONUM AMPHIBIUM L. » (DA CAMUS).

« CALLITRICHE VERNALIS SCOP. » (DA CAMUS).

(fot. dott. L. Fenaroli)

UNA PIANTA DI « PETASITES OFFICINALIS » (FARFARACCIO O CAVOLACCIO).

bili Giunchi (*Scirpus* e *Juncus*), le Stiance (*Thypa*) dalle lunghe robuste foglie a coltello, si contendono il dominio delle paludi al piano; ma sulle sponde dei laghetti montani nulla eguaglia la grazia dei candidi ciuffi setosi degli *Eriofori* tremanti al vento.

Fra queste specie più abbondanti e vistose, si pigia una folla di piante minori; il Giun-

« SPARGANIUM RAMOSUM HUDS. » (DA CAMUS).

« ALISMA PLANTAGO L. » (DA CAMUS).

(fot. G. Laeng)
« IRIS PSEUDACORUS » (GIAGGIOLO PALUSTRE).

anche dentro l'acqua, fino alla profondità di un paio di metri, frammischiandosi dapprima a specie semisommerse (le comunissime *Alisma*, le belle *Sagittarie*, con foglie a ferro di lancia e fiorellini graziosi, e innumerevoli altre); più innanzi comincia il regno delle specie interamente o in gran parte sommerse, i *Miriofilli* e i *Ceratofilli* dalle foglie finemente divise; il denso fogliame increspato dei *Potamogeti*, la Violetta d'acqua (*Hottonia palustris*), che porta alla superficie graziosi fiorellini roseo-violacei; la fragile *Caulinia*; la invadentissima Peste d'acqua (*Elodea*), che soppianta tutte le altre specie ed ingombra di inestricabili grovigli le acque a lento corso; la Castagna d'acqua (*Trapa natans*) dagli strani frutti tetracuspidati, ecc. Infine, la tipica suggestiva vegetazione delle *Ninfeacee*, che tanto vagamente adornano i tranquilli recessi dei nostri laghi e stagni.

Le candide Ninfee che si cullano mollemente sull'acqua, i Nannùfari (*Nuphar*) dai fiori gialli, e le loro larghe foglie cuoiose — che formano talora un tappeto galleggiante così fitto da permettere ai piccoli animali di camminarvi sopra — hanno, come le piante sommerse citate più sopra, le loro radici saldamente impiantate nel fondo; e chiunque abbia strappato una foglia o un fiore di Ninfea sa quanto tenaci siano quei lunghi flessibili peduncoli.

Ma fra tante forme di adattamento, non

co fiorito (*Butomus*) con le grandi ombrelle di fiori rosei; la Menta acquatica, la velenosa Dulcamara (*Solanum dulcamara*), gli steli aspri degli Equiseti, il Biodo (*Sparganium*) dalle caratteristiche infruttescenze spinose; i delicati Non ti scordar di me (*Myosotis palustris*); i vistosi fiori gialli dell'*Iris pseudacorus;* le *Calla*, con grandi infiorescenze bianche a cartoccio; e tante e tante altre specie, in un intrico folto, che cela insidiosamente il limite fra la terra e l'acqua.

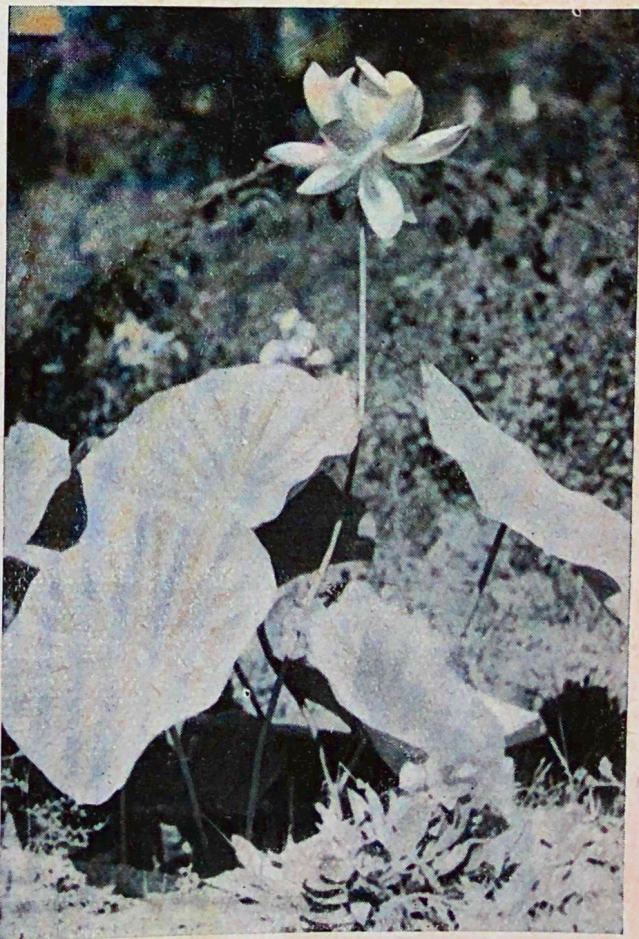
Il canneto si spinge

(fot. E. Biagini)
« NIMPHAEA CASTALIA MYSTICA ».

(*fot. E. Biagini*)

« NIMPHAEA TUBEROSA PAINE ».

mancano anche le specie liberamente natanti, le quali — rotto ogni legame con le sponde e col fondo — trovano l'intero sostentamento nell'acqua in cui galleggiano. Per cominciare da una delle più comuni, cito la Lenticchia d'acqua (*Lemna*), pianticella non più grande di quanto dica il suo nome, ridotta ad un dischetto verde, di 4 o 5 mm. di diametro, con pochi filuzzi, funzionanti da radici. E' così piccola e semplice! ma la sua potenza di moltiplicazione è tale, che poche settimane le bastano per coprire di un fitto ininterrotto tappeto verdissimo tutta la superficie libera di uno stagno!

Se dovessi ricordare tutte le specie di questo interessante gruppo, cadrei nel grave peccato di compilare un noioso elenco; mi limito dunque a qualche citazione. Sono molto decorativi i grossi fusti natanti del *Polygonum amphibium*, che sorreggono pesanti spighe di fiori rosei; graziosi e delicati i candidi fiorellini del Morso di Rana (*Hydrocharis Morsus Ranae*); la massa folta di foglie carnose del Crescione d'acqua (*Nasturtium officinale*) è allietata da mazzi di piccoli fio-

(*fot. E. Biagini*)

« NELUMBIUM SPECIOSUM ».

« HYDROCARIS MORSUS-RANAE L. » (DA CAMUS).

« POTAMOGETON CRISPUS L. » (DA CAMUS).

ri bianchi; e bianchi sono pure i fiori di vari Ranuncoli acquatici; senza citare l'Erba pesce (*Salvinia*), la *Azolla*, l'*Hydrocotyle*, la *Eichhornia* tanto decorativa, e le molte belle speci esotiche che si allevano nelle serre, e vivono anche all'aperto in qualche regione a clima mite.

***

Ho parlato delle forme più decorative; ma vi sono anche specie dotate di qualche struttura particolarmente interessante: l'*Aldrovandia* e l'*Utricolaria*, p. es., che sono carnivore, e imprigionano, l'una nelle foglie che si chiudono appena toccate, l'altra entro vescichette a trappola, gli animalucci incauti che si avvicinano troppo a curiosare.

Ma dove si può fare più larga messe di osservazioni interessanti, è nelle abitudini nuziali delle piante sommerse. Citerò il solo esempio della *Vallisneria*, che è uno dei più tipici. Nelle acque calme e basse delle regioni temperate è abbastanza comune questa pianticella sommersa, dalle lunghe foglie nastriformi. La pianta è dioica, ossia i fiori, — che sono di due qualità, maschili e femminili — si trovano su piante diverse. Le piante femminili producono lunghi pedicelli, ravvolti a spira; sulle piante maschili invece, i pedicelli fioriferi sono molto brevi. Al momento della fioritura (maggio-ottobre) i lunghi gambi femminili svolgono le spire, in modo che i fiori si aprano alla superficie; invece le infiorescenze a corto peduncolo si schiudono sott'acqua; i piccoli fiori maschili se ne distaccano, vengono a galla e quivi sbocciano. È facile che, trascinati dalla corrente, o spinti dalla brezza, giungano a contatto con i fiori femminili e li fecondino. A nozze compiute, i pedicelli ravvolgono le loro spire, e la maturazione del frutto e del seme si compie presso il fondo.

***

« ORONTIUM AQUATICUM » (FAMIGLIA DEGLI ARUM).

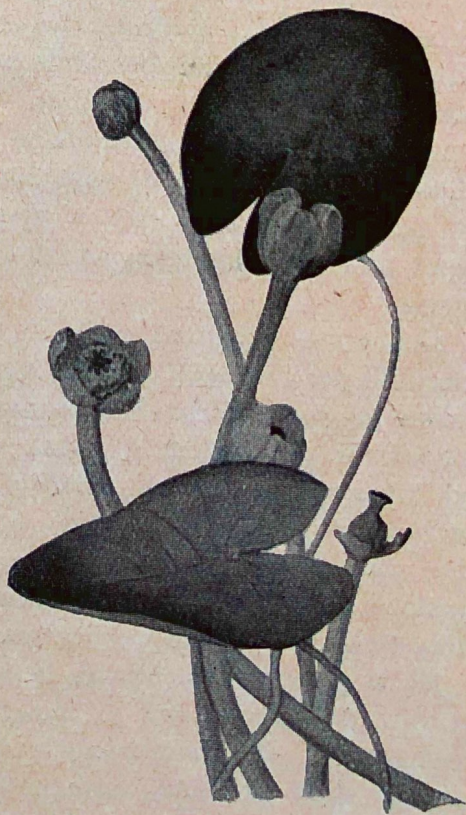
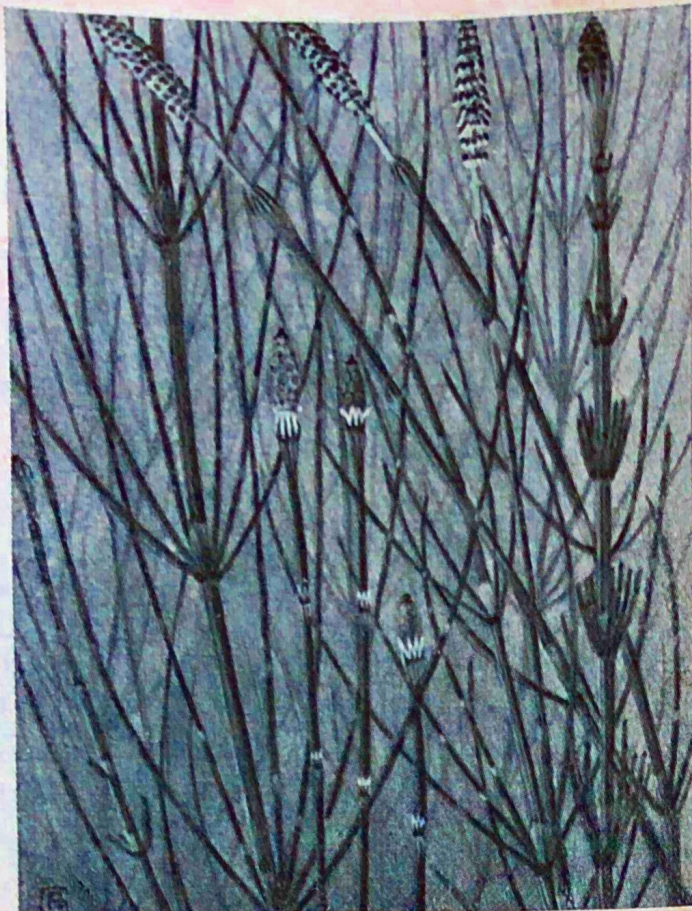
Non mi sembra giusto parlare della flora acquatica senza accennare a qualcuno dei suoi caratteri generali più notevoli, conseguenti alle particolarità ambientali.

« CAULINIA MINOR COSS. » (DA CAMUS).

« ALDROVANDIA VESICULOSA L. » (DA CAMUS).

La radice, che nelle altre piante ha la funzione di sostenere e nutrire la pianta, nelle forme acquatiche può perdere l'una o l'altra funzione e ridursi di molto, o scomparire, come avviene nelle piante natanti o sommerse; oppure assumere grande sviluppo e forma complicatissimi intrichi nel terreno, come si verifica per molte specie palustri.

Gli steli, sostenuti dall'acqua, non hanno bisogno di tessuti rigidi (infatti non si trovano fusti legnosi); giova anzi ad essi di esser molli e flessibili, benchè tenaci, per adattarsi ai movimenti dell'acqua. Le foglie sommerse sono, assai di frequente, divise in fini lacinie; ciò che offre una più ampia superficie respiratoria, per ovviare alla scarsità di ossigeno contenuto nell'acqua. E le piante che hanno foglie sommerse e foglie galleggianti, offrono spesso begli esempi di eterofillia: ossia hanno foglie di due forme, nettamente diverse. Tale il caso ben noto del Ranuncolo d'acqua (*Ranunculis aquatilis*), che ha foglie sommerse laciniate, e foglie galleggianti lobate, e di moltissime altre specie (Miriofilli, Cabombe, ecc.).

Infine, è da notare che la vegetazione acquatica è notevolmente uniforme, in regioni anche lontane e diverse; e ciò perchè la natura chimica e morfologica del terreno, che tanto influisce sulla vegetazione terrestre, non ha qui nessuna importanza; e perchè la facilità di diffusione lungo le vie d'acqua è grandissima; e infine perchè l'acqua, raffreddandosi e riscaldandosi più lentamente della terra e dell'aria, sottrae gli organismi che in essa vivono alle più forti variazioni di temperatura, stagionali e regionali, offrendo un ambiente di notevole uniformità.

« NIMPHAEA MICROPHILLA PERS. »

« EQUISETUM PALUSTRE L. » (DA CAMUS).

DUE SPECIE DI « LEMNA » (IN ALTO) E « CERATOPHYLLUM DEMERSUM » (IN BASSO) (DA CAMUS).

Da ultimo, voglio accontentare anche quei lettori che hanno sempre pronta la domanda: « a che cosa serve? ».

Dirò dunque che, oltrechè belle ed interessanti, le piante acquatiche riescono anche utili.

Innanzitutto, le loro parti verdi assorbono durante il giorno anidride carbonica e sviluppano ossigeno, indispensabile per la respirazione degli animali acquatici.

Le molte specie microscopiche servono di alimento ad una folla di animalucci, che sono poi divorati dai pesci; e vi sono anche pesci erbivori, che mangiano le foglie sommerse.

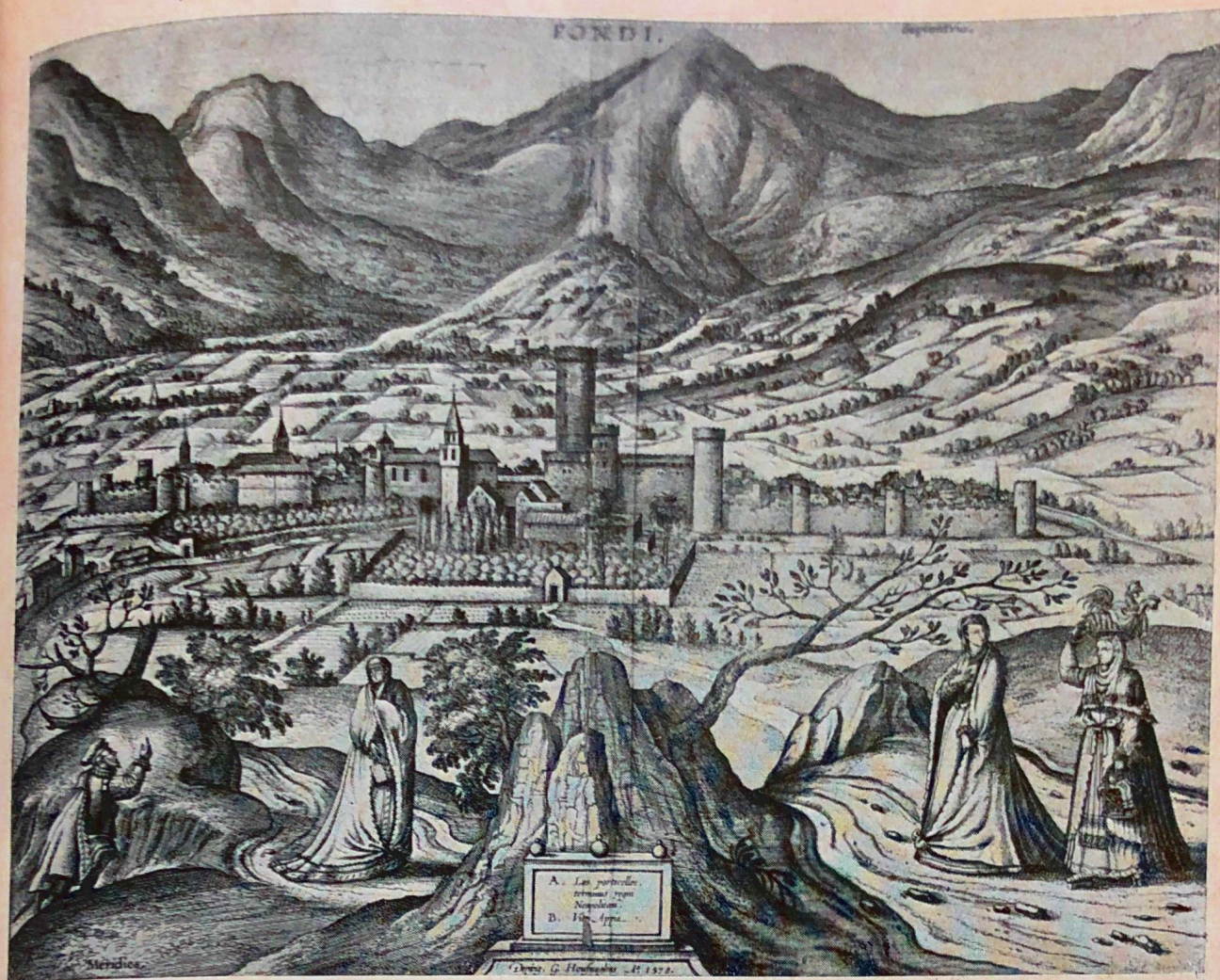
Alcune, — poche in realtà — sono commestibili per l'uomo (Crescione d'acqua, Consolida maggiore, Erba S.ta Barbara, ecc.) o medicinali (Trifoglione d'acqua e Graziola) od aromatiche (Menta). Stiancie e Giunchi servono per impagliare seggiole e fiaschi, per fare stuoie, ceste, ed anche pasta da carta; e qualche specie (Typalatifolia) fornisce persino fibre tessili, benchè di qualità scadente.

Nè si possono dimenticare le torbiere, costituite dall'ammassarsi di muschi acquatici (Sphagnum), che, lentamente carbonizzandosi negli strati profondi, formano depositi talvolta imponenti del noto combustibile.

V'è da ricordare anche che le piante palustri servono alla conservazione della fauna non solo ittica, ma a quella costituita dalla selvaggina, fornendo ad essa rifugio e cibo.

Ma assai maggiore è l'importanza che la vegetazione acquatica assume nell'economia generale delle terre e delle acque. Le sponde perfettamente spoglie sono soggette a fortissima continua erosione da parte delle acque, mentre le radici ed i fusti dei vegetali costieri, consolidando il terreno, impediscono le frane e l'erosione. I vegetali anfibi, poi, che si avanzano in fitte legioni su lo specchio d'acqua, accumulano terriccio, invadendo a poco a poco il dominio del liquido elemento; mentre le piante palustri, che possono prosperare nei terreni immediatamente circostanti, zuppi di acqua, ne iniziano il prosciugamento e la colonizzazione.

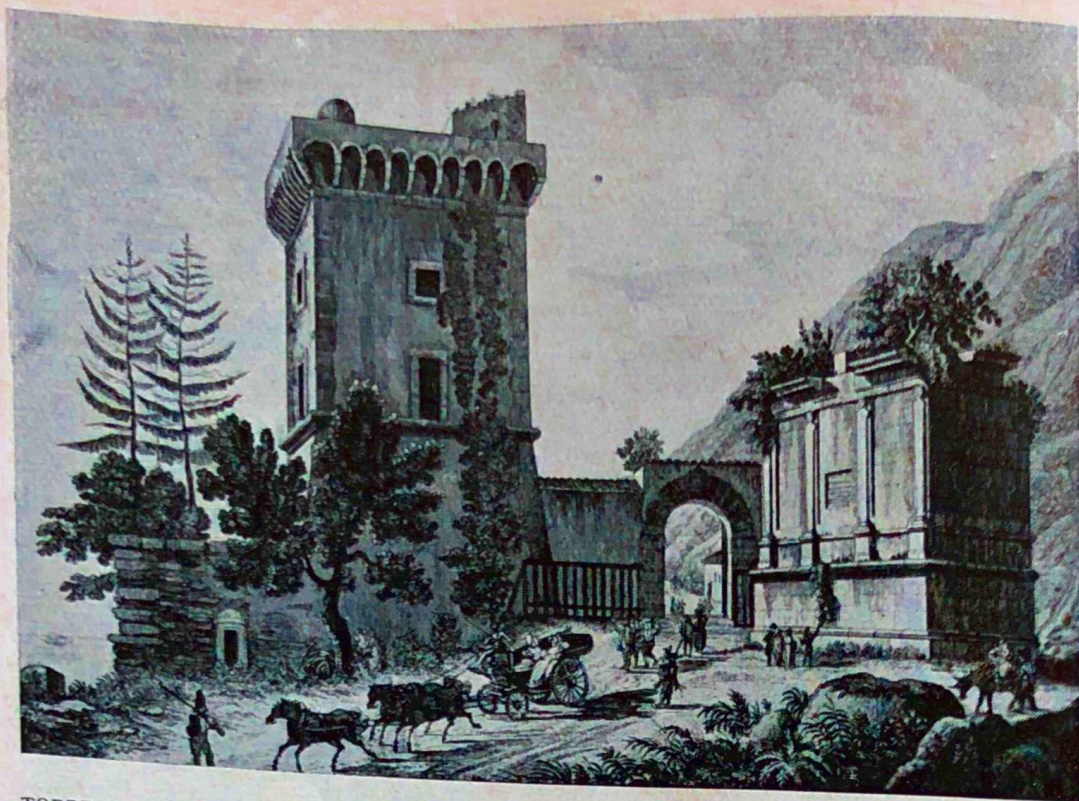
Anche nelle zone d'interrimento dei delta o di fondo valle, la vegetazione palustre esplica la sua benefica azione; essa prepara l'*humus*, su cui l'uo[illegible] potrà poi piantare le sue più belle e fert[illegible]lture; trasformando in frutteti ubertosi, in campi di messi dorate, vaste superficie che già furono male odoranti acquitrini e squallide paludi.

ALFREDO PAMANI

(fot. Luce, Roma)

VEDUTA PROSPETTICA DI FONDI CON FIGURE DI COSTUMI (SECONDA METÀ DEL SEC. XVI).

FONDI E IL SUO TERRITORIO

Come gran parte delle antiche città d'Italia, Fondi fa risalire le sue origini ad un personaggio della mitologia. La leggenda racconta infatti che Ercole, dopo aver punito esemplarmente l'astuto ladrone Caco, abbia fondato la città a perpetua testimonianza della sua impresa. Se non proprio Ercole (all'Ercole fondàno era dedicato un tempio), certo una razza ardita e forte costruì, tra il VII e il V sec. a. C. la cinta poligonale di Fondi, sugli avanzi della quale sorsero le mura medievali: costruttori ne furono con ogni verosimiglianza gli Aurunci, popolazione della stirpe osco[illegible]nica. Più tardi, Fondi fu conquistata [illegible] Volsci.

La sua posizione strategica spiega l'importanza che ebbe quando Roma era ancora una piccola città delle tante del Lazio. Situata al vertice di una pianura triangolare, di cui due lati sono limitati dagli aspri monti Ausoni, distesi ad anfiteatro, e la base è bagnata dal Tirreno, Fondi si trovava in posizione magnifica per dominare e per difendersi, ben protetta — anche dalla parte del mare — da una pianura tutta coperta di paludi impraticabili. Oggi, oltre qualche stagno minore, non resta che un lago, comunicante col mare per mezzo di due stretti emissari che limitano una parte del territorio, il cosidetto *Salto*. Benchè formato di terreni dell'epoca quaternaria, il *Salto* è la parte più antica della valle fondana, e in esso — probabilmente ad opera di genti venute dal mare — fu fondata secondo la tradizione la misteriosa Amicle, sulla cui tragica fine si narravano storie strane e paurose. Il *Salto* era coperto anticamente da un bosco (in latino *saltus*) di cui ben poco resta oggi. Il primo ricordo

TORRE DELL'EPITAFFIO E MONUMENTO SEPOLCRALE SULLA VIA APPIA, TRA FONDI E TERRACINA. (DA L. ROSSINI - VIAGGIO PITTORESCO DA ROMA A NAPOLI, ROMA 1839, TAV. 45).

preciso di Fondi, che si sostituì alla distrutta Amicle, è del 338 a. C., al tempo della guerra latina, dopo la quale, insieme con Formia e altre città del Lazio, divenne un *municipium sine suffragio*, cioè senza diritti politici. Solamente nel 188 a. C. ottenne la cittadinanza romana e la ascrizione alla tribù Emilia. Il tempo della dominazione romana ha lasciato in Fondi, città del Nuovo Lazio, una impronta in[can]cellabile. La via A[p]pia, che pose Fo[ndi] sulla principale li[nea] di comunicazione [di] Roma con le prov[in]ce meridionali, ne [co]stituì anche il « de[cu]mano massimo »; a[n]cor oggi la Fondi r[o]mana è citata co[me] uno dei migliori ese[m]pi di città a pian[ta] quadrata, regolarm[en]te divisa da « car[di]ni » e da « decum[a]ni », insomma di u[n] *oppidum* romano. Il Cecubo e il *Fund[a]num vinum* prodo[tti] dal suo territorio (*... terra ebra di Cecub[o]*) restarono a lungo famosi e furono decanta[ti] da Strabone, Orazio, Plinio. In un suo ep[i]gramma Marziale dice:

Caecuba Fundanis generosa cocuntur Amycl[is]
Vitis et in media nata palude viret

(Lib. XIII, epig. ...)

Come la vicina Formia, anche Fondi pos[s]edette numerose ville di ricchi patrizi ro[]mani; in una di queste nacque l'imperato[]re Galba. Anzi, ancor oggi, sull' Appia, tra la località detta Portella e la torre dell'Epitaffio si vede un monumento sepolcrale che la tradizione dice di Galba. Altro cittadino famoso di Fondi fu Vitruvio Vacca, fiero avversario di Roma, finito tragicamente.

QUANTO RIMANE DEL CASTELLO DI FONDI. (*fot. Moscioni, Roma*)

Dopo la caduta dell'Impero d'Occidente, Fondi fece parte del patrimonio della Chiesa, poi con tutto il territorio subì le depredazioni dei Saraceni (846). Un grande

(*fot.* ENIT)

FONDI - INTERNO DEL PALAZZO DEL PRINCIPE.

papa al quale stava a cuore la lotta contro quei pirati, Giovanni VIII, cedette Fondi agli ipati (funzionari bizantini) di Gaeta Docibile e Giovanni, che s'erano preso l'impegno della difesa delle popolazioni italiane. Questo avveniva alla fine del IX secolo; più tardi la città divenne feudo della potentissima famiglia dell'Aquila.

I dell'Aquila presero parte attiva alle contese che travagliarono l'Italia nei secoli XII e XIII, specialmente alla lotta tra la S. Sede e Federico II; ma il loro dominio cessò nel 1297, quando l'ultima erede, Giovanna, sposò Goffredo Caetani, nipote di Bonifacio VIII. Sotto i suoi nuovi signori, Fondi conobbe ancora periodi di relativa floridezza; tra l'altro, il suo nome resterà per sempre legato all'origine dello scisma d'Occidente, cioè all'elezione dell'antipapa Clemente VII, in un conclave tenuto a Fondi, in opposizione al pontefice Urbano VI (1378).

La signoria dei Caetani durò sino alla fine del Quattrocento allorchè Carlo VIII, dopo averle ritolte agli antichi signori, concesse Fondi ed altre terre finitime al celebre condottiero Prospero Colonna, in compenso dei servizi da lui prestati, e a lui le confermò, nel 1504, Ferdinando il Cattolico. Il dominio dei Caetani era stato, nel complesso, buono per Fondi, arricchitasi allora dei suoi migliori monumenti, specialmente per opera di Onorato II (1439-1489). Il suo castello feudale ove si tenne il conclave che abbiamo ricordato, sorge, venendo da Napoli, sulla destra della via Appia, seguita ora dalla strada nazionale Roma-Napoli, al principio del corso Appio Claudio che attraversa tutta la cittadina; ha mura rossicce ancora sormontate dal torrione e da alte torri cilindriche di un bel tufo giallo-oro, imponenti di severità. Di fronte al Castello, dall'altro lato della via, si erge il magnifico palazzo baronale (Palazzo del Principe) di bellissimo stile catalano, opera, forse, di Matteo Forcimanya nel dodicennio 1466-77. Di esso sono particolarmente notevoli le varie ed eleganti finestre, monofore e bifore, ad ogiva ed a cèntina, dai fini ornamenti, gioielli dell'architettura meridionale del '400, ed il cortile sul quale guarda un bel loggiato ogivale. Abbandonato, si può dire, fino a qualche anno fa, sta ricevendo i più urgenti restauri dal Comune, che lo occupa coi suoi uffici.

(*fot. Moscioni, Roma*)

FONDI - CHIESA DI S. PIETRO: PULPITO COSMATESCO.

Altra gloria di Fondi sono le sue chiese, alcune d'architettura veramente pregevole, ricche di preziosi cimeli.

L'antica cattedrale di S. Pietro, sorta sulla base di un tempio pagano, e che nei secoli dal XII al XIV ebbe a subire profonde trasformazioni, conserva ancora un portale ogivale con ai lati due colonne sostenute da leoni; nell'architrave è scolpito un bassorilievo raffigurante Cristo in atto di benedire, fra varie figure di Apostoli ed angeli; sopra, in un'edicola gotica, la statua di S. Pietro.

Nel suo interno la chiesa offre all'ammirazione del visitatori il magnifico ambone cosmatesco, adorno di ricchi disegni a mosaico, opera d'un romano Giovanni di Nicolò, del secolo XIII (o del XII, come crede il Toesca). Molti sono gli affreschi e i dipinti che ornano le cappelle di S. Pietro. Ricordiamo, nella cappella di destra, dove sorge il monumento funebre a Cristoforo Caetani, il trittico dorato d'Antoniazzo Romano, raffigurante la *Madonna col Bambino in trono*, e, di contro, il trittico pur esso a fondo d'oro di Cristoforo Scacco, che rappresenta l'*Annunciazione* fra S. Onorato, protettore della città, e un altro santo, S. Benedetto o S. Mauro. Nella sagrestia si può vedere la sedia di marmo a mosaico, opera di marmorario romano del XII o XIII secolo che, secondo la tradizione, servì all'antipapa Clemente VII. Accanto alla chiesa sorge il campanile, costruito nel 1278, con due piani di bifore, le quali, tuttavia, non riescono a dare una impressione di snellezza all'insieme.

La chiesa e il convento di San Domenico formano un altro notevole monumento della Fondi quattrocentesca. Il convento (oggi civico ospedale) racchiude un grazioso chiostro quadrato ad archi ogivali, con un giardino nel mezzo. Sul chiostro s'apre l'antica sala capitolare, nella quale, secondo la viva tradizione locale, riferita anche da molti viaggiatori, avrebbe insegnato S. Tommaso d'Aquino. In realtà si sa solamente che in una cappella attigua rimase deposto per alcuni anni il corpo del Santo prima che fosse trasportato a Tolosa (Francia) per ricevere la definitiva tumulazione (1367).

Altre chiese insigni di Fondi sono quella trecentesca di S. Francesco, e l'altra di S. Maria Assunta, che Onorato II Caetani fece ricostruire nel 1490. Della prima è notevole il bel porticato ogivale che ne precede l'ingresso; della seconda la facciata, nella quale s'intagliano due portali: quello mediano, più grande, di stile Rinascimento, presenta nella lunetta un gruppo marmoreo della Vergine col Bambino in trono e con a destra S. Caterina, a sinistra il conte Onorato, genuflesso. Alla grandiosa struttura architettonica la col-

legiata di S. Maria, composta di tre navate e di tre absidi, aggiunge alcuni tesori artistici, come due begli amboni dei primi anni del '500 e due tavole quattrocentesche, di buon pennello, entro ricche cornici dorate.

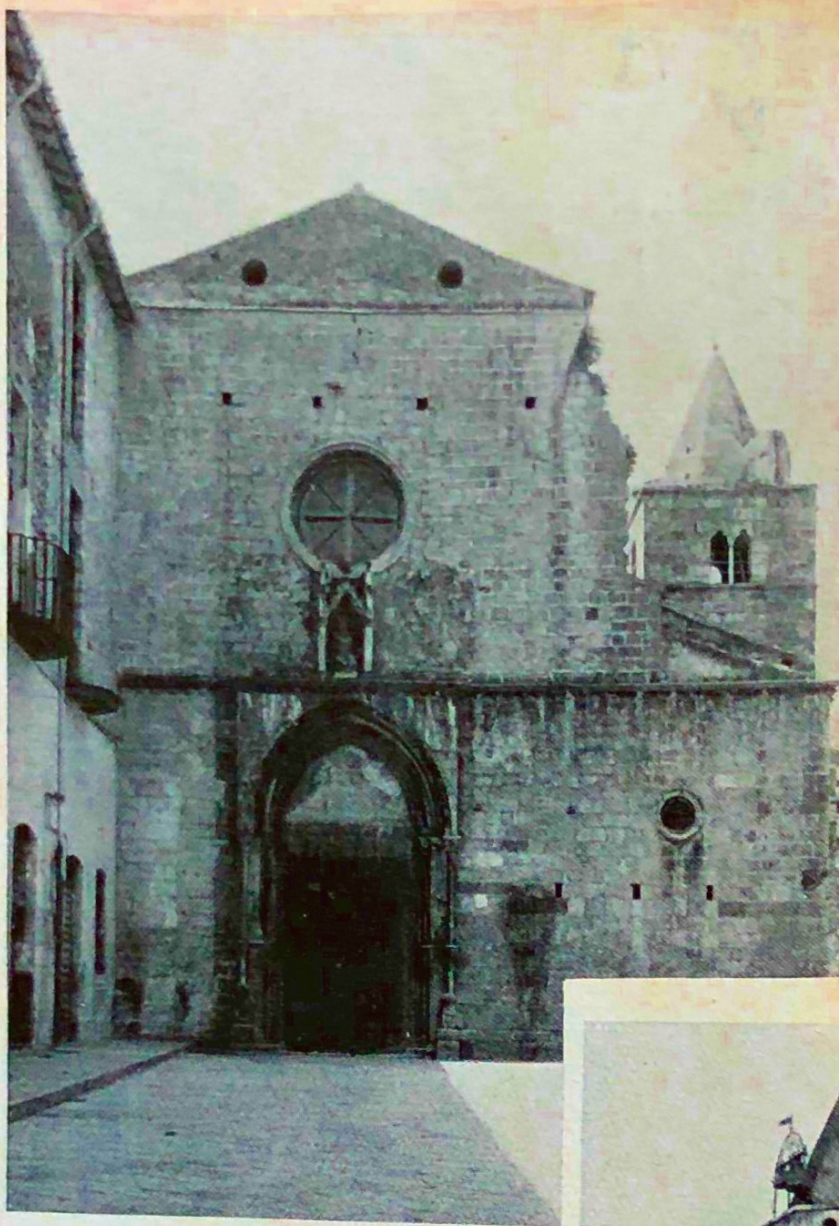
Molte altre chiese e cappelle son sorte in Fondi e nel suo territorio, quasi tutte chiuse al culto o distrutte: interessante la chiesa di S. Bartolomeo, che attende il restauro. La mente ricorre alla monumentale badia di S. Magno, che nel '500 toccò l'apice del fasto e della potenza ed è ora ridotta ad un cumulo informe di macerie; essa ci richiama una delle ben note leggende agiografiche la quale localizzò nel campo Demetriano la presenza e il martirio dei due Santi Magno e Paterno, periti al tempo della persecuzione di Decio; nei pressi di quel luogo, bagnato dal sangue di centinaia di cristiani, sorse poi la famosa Abbazia.

(fot. ENIT)

FONDI - TOMBA DI CRISTOFORO CAETANI NELLA CAPPELLA DI SAN PIETRO.

***

Abbiamo già visto come Fondi passasse alla fine del '400 dai Caetani ai Colonna. Sotto la signoria di questi cade la famosa avventura di Giulia Gonzaga, la giovane e bellissima vedova di Vespasiano Colonna, figlia di Prospero. La fama della prodigiosa bellezza, della cultura e della virtù della contessa di Fondi aveva allora vasta risonanza, in Italia e fuori; poeti, come l'Ariosto e Bernardo Tasso, avevano celebrato quelle divine fattezze, e sommi pittori, come Sebastiano del Piombo e Tiziano, le avevano eternate sulla tela. La piccola corte fastosa che Giulia teneva nella nuova Atene aveva accolto, a intervalli, alcuni tra i più illustri personaggi del Rinascimento: il Berni, il Flaminio, il Molza, il Tolomei, Vittoria Colonna, Ippolito de' Medici, il Soranzo, il Vergerio, il Carnesecchi: dell'ardente cardinale Ippolito, che rinnovò le ansie di Rudel, e del Carnesecchi è passata alla storia la platonica e sfortunata passione per donna Giulia.

Ma quella stessa bellezza che tanta gloria aveva procurato alla contessa di Fondi doveva esser la causa della sua tragica avventura. Infatti l'audace e terribile corsaro Kaireddin Barbarossa, desideroso di farne un dono al sultano Solimano II, disegnò di rapire la bella Giulia, e, dopo aver costeggiato la Calabria e la Campania, sbarcò improvvisamente a Sperlonga, marina di Fondi. Di lì, nella notte dal 5 al 6 agosto 1534, guidato

FONDI - ESTERNO DELLA CHIESA DI S. PIETRO.

da un traditore, s'avvicinò coi suoi uomini a Fondi; ma la contessa, avvertita a tempo da un servo, riuscì a fuggire e a far perdere le sue tracce. La leggenda ha ricamato di particolari romanzeschi e drammatici l'episodio della ninfa fuggitiva. Chi fece le spese di tutta l'avventura, fu Fondi, sulla quale il Barbarossa sfogò la sua rabbia trucidando gli abitanti e distruggendone le case.

Questa del 1534 non è l'ultima delle invasioni dei pirati turchi: un'altra se ne ebbe nel 1594, tre anni dopo che la signoria dei Colonna era terminata, e il feudo era passato ai Carafa di Stigliano. Sotto questi ultimi signori, poi sotto i Mansfeldt (1701) e sotto i Sangro (che ottennero il feudo nel 1720 e che ancor oggi ne possiedono il titolo), Fondi, già provata da tan sciagure, entrò in un periodo di decadenza. Ne troviamo il ricord nelle memorie dei viaggiatori, specialmente stranieri, che toccaron quella cittadina per recarsi a Napoli. L'Appia era, si può dire, l'unica via di comunicazione tra Roma e Napoli, e Fondi la prima città che s'incontrava dopo aver varcato i confini dello Stato Pontifici (la torre dell'*Epitaffio*) e del Napoletano, la cosidetta *Portella*. Quivi i viaggiatori erano costretti a sostare per la visita della dogana. Un abate parigino, Gian Giacomo Bouchard, che fece il viaggio nel 1632, ci narra che Fondi gli apparve semideserta; i pochi abitanti che si intravedevano, sembravano più scheletri che uomini; « causa di tutto ciò le bufale della feudataria principessa di Stigliano, che, guazzando a migliaia negli acquitrini

FONDI - FACCIATA DELLA CHIESA DI S. MARIA.

(*fot. Luce, Roma*)

FONDI - LA PITTORESCA CHIESA DI SAN FRANCESCO.

presso la città, avvelenavano l'aria col loro fetore ».

Che il brigantaggio infierisse nei dintorni di Fondi, paese di confine, non è dubbio anche se i viaggiatori, per circondarsi di un'aureola d'avventura, esagerarono ad arte piccoli episodi loro occorsi. Qualche tempo dopo il Bouchard, un altro francese, il Duclos, percorse la stessa via. Ci racconta di essersi spesso imbattuto prima d'arrivare a Fondi in qualche « sbirro cencioso », armato di fucile e di pistola, che offriva la sua scorta contro i briganti, e d'aver avuto la ferma convinzione che quei pretesi protettori fossero ancora più pericolosi dei veri banditi.

Ad una nota viaggiatrice inglese dei primi dell'Ottocento, lady Morgan, Fondi presentò un ben triste spettacolo. Tra la povera folla del borgo si notavano alcuni tipi, avvolti fin sul viso da ampi mantelli neri, che facevano segni d'intelligenza alle guardie doganali napoletane. Queste ed altre testimonianze concordemente dipingono un quadro desolante delle condizioni in cui restò abbandonata la popolazione di Fondi fino al compimento dell'Unità italiana.

Ma non è da credere che gli stranieri avessero occhio soltanto per queste tristi cose; la meravigliosa posizione naturale di Fondi, tra i monti e il mare, circondata da fitti boschi di aranci che profumano l'aria, suscitava allora, come oggi, un sentimento di viva ammirazione. Il poeta tedesco Giorgio Fabricio, che passò per Fondi verso la metà del sec. XVI, ha dedicato alla città alcuni versi, che ricorrono spesso anche nelle memorie di viaggiatori posteriori:

Urbs parva in plano, positu pulcherrima,
[campo,
Collibus hinc, atque inde lacu, simul aequore
[cincta,
Citria cui florent hortis, et littore myrti,
Hesperidum decus, et beneolentia culta
[Diones (1).

I meravigliosi aranceti di Fondi, nuovo giardino delle Esperidi, strappano parole di entusiasmo ai viaggiatori dei secoli XVIII e XIX, De Brosses, Lalande, Goethe, Chateaubriand, Fulchiron. Il Misson narra anche che i religiosi del convento di S. Domenico mostravano un vecchio arancio che si diceva piantato da S. Tommaso; oltre la sua inau-

(1) Piccola città, magnificamente situata in pianura, cinta ad un tempo dai colli, dal lago, dai campi, dagli orti prosperosi d'aranci e da ripe di mirti, ornamento delle Esperidi e piante odorose care a Venere.

LA MADONNA DEL VELO (GIULIA GONZAGA?) - COPIA DA SEBASTIANO DEL PIOMBO. (REGGIA DI CASERTA - PINACOTECA).

dita età, la tradizione sosteneva che le foglie dell'albero erano di forma diversa dalla solita. « Ma — aggiunge il protestante scrittore — noi non ci siamo minimamente accorti di questa pretesa differenza ». Il francese Federico Lullin di Chateauvieux, che compì un viaggio in Italia negli anni 1812-13, trasportato dalla bellezza dello spettacolo, si lascia andare ad una lirica descrizione. Gli aranci crescono liberi e selvaggi « come le querce nelle foreste »; tra essi un ruscello, che sembra sperduto, « fa brillare i suoi fili d'argento, irrorando il terreno e le radici. Si può errare a lungo, e riposarsi, in questo bosco; vi si colgono arance il cui peso fa chinare i rami, e forse l'abbondanza stessa di questi frutti toglie a poco a poco il rispetto involontario che ispirava la vista di tale foresta, sconosciuta nei nostri climi ».

***

La triste eredità dei tempi andati, di cui abbiamo fatto parola, fornisce ancor oggi molti e gravi problemi da risolvere. Uno intanto, e non dei meno importanti, è stato affrontato in pieno dal Governo fascista ed eliminato: quello delle comunicazioni. Oggi infatti la linea direttissima, il cui progetto è vecchio, ma la cui piena realizzazione data solo da pochi anni (1927), unisce in due ore Fondi alla Capitale e a Napoli. Per gl'interessi locali, poi, serve molto bene il servizio automobilistico che la mette in immediato contatto con Formia e Terracina, i centri maggiori più vicini e commerciali.

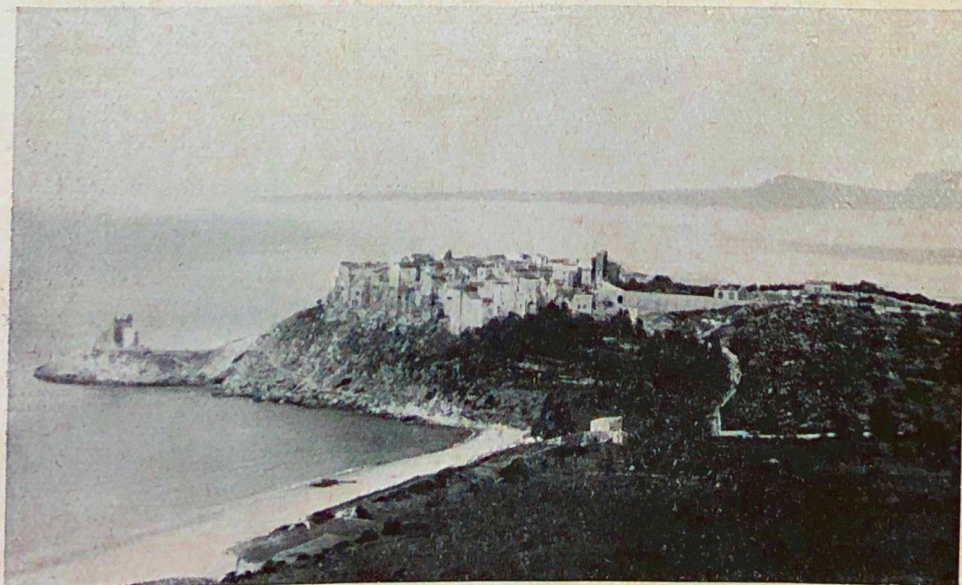
Ma il problema che ancora rimane e che richiede tempo, denaro ed immenso lavoro, è quello della bonifica agricola e peschereccia. Abbiamo fatto cenno del lago e degli stagni che occupano gran parte della pianura fondana. Il celebrato lago ha la forma d'una mezzaluna assai frastagliata, con una superficie di chilometri quadrati 4,95; ed è profondo in qualche punto 30 metri. Nel 1925, verificatasi una grande morìa della fauna ittica, fatto che notevolmente influì sulle condizioni economiche della popolazione, il prof. Gesualdo Police, incaricato dal Ministero dell'Agricoltura e delle Foreste, compì uno studio particolare sul lago di Fondi, e attri-

SPERLONGA: VISTA DALLA GROTTA DI TIBERIO. (DA L. ROSSINI, VIAGGIO PITTORESCO DA ROMA A NAPOLI, ROMA 1839, TAV. 47).

bui la moria ai gas che si sviluppano dalla putrefazione della grande quantità di vegetali sommersi. Presentò allora un progetto per il ripopolamento del lago, che, quando sarà attuato, porterà un notevole contributo in favore della nostra bilancia commerciale. Un altro noto fautore della bonifica peschereccia insiste sull'opportunità di trasformare quel lago in una valle da pesca. L'attuazione completa della bonifica della piana di Fondi trasformerà la vita e l'aspetto non solo di quest'ultima, ma anche dei paesi che le fanno corona: Monte San Biagio e Sperlonga.

Sorride da lungi, a pochi chilometri verso occidente, Monte San Biagio con le sue case scaglionate sui fianchi di M. Calvo, simile alla prora di una nave gigantesca. Quasi sentinella avanzata di Fondi, sembra altero della sua posizione elevata a guardia del lago, che ne lambisce le falde, e di tutta la valle fondana che s'estende sino al mare. Vi si sale agevolmente dall'Appia e dalla vicina stazione sulla « direttissima » per ammirarvi gli avanzi di un castello baronale, di qualche edificio romanico-ogivale e un trittico rappresentante la *Madonna col Bambino e santi* di Cristoforo Scacco (1500) nella chiesa parrocchiale di S. Giovanni Battista. Monte San Biagio è alto 133 m. sul mare, e fino al 1862 si chiamò Monticelli.

(*fot. Anderson, Roma*)
TIZIANO - IPPOLITO DE' MEDICI (GALLERIA PITTI, FIRENZE).

In notevole incremento, soprattutto per le nuove costruzioni, è la graziosa Sperlonga, all'estremità orientale della pianura sopra un piccolo promontorio calcareo del gruppo collinoso del Cecubo che scende a picco sul mare, sul litorale Terracina-Gaeta. Dista circa 13 km. da Fondi ed è legata ad essa con servizio automobilistico. Deve il nome alle molte caverne che si trovano lungo la spiaggia, ricordate da Plinio e Strabone (*speluncae*), delle quali la più interessante è la famosa grotta di Tiberio: in essa, secondo Svetonio e Tacito, Seiano salvò la vita all'imperatore. Questa larga e profonda caverna naturale, abbellita con artificio di pitture e mosaici e di sedili intagliati nella roccia, e le imponenti rovine di costruzioni romane sulla spiaggia e fin dentro il mare dimostrano quale vita animasse un giorno questa plaga ricca di tante bellezze naturali. Ma quel caratteristico borgo di pescatori, formato per la maggior parte da case addossate e da viuzze strette, se non può aspirare all'antica opulenza, si accontenta di richiamare numerosi villeggian-

(*fot. prof. Scalfati, Roma*)
SPERLONGA - VEDUTA PANORAMICA.

ti sulla sua duplice spiaggia diritta, piana, sabbiosa. E la vita della stazione climatico-balneare avrà la sicurezza di un florido avvenire, se sarà risolto il problema dell'approvvigionamento idrico, dal quale dipende la disciplina dei servizi igienici, che ora purtroppo fanno difetto.

Monte S. Biagio e Sperlonga sono gli unici centri abitati che dipendono dalla piana di Fondi e con questa cittadina furono e sono intimamente congiunti; ma della sua bonifica si avvantaggiano anche due paesi montani che fecero lungamente parte dello stato di Fondi: la turrita Campodimele (m. 633), presso la via Farnese tra Itri e Pico, che contende a Vallecorsa l'onore di avere accolto tra le sue mura Giulia Gonzaga fuggitiva; Lenola (m. 425), all'ombra del santuario del Colle, dalle caratteristiche viuzze e porte di accesso alla rocca, patria di Giovanni Pandozzi, pittore e letterato del '700, e del dott. Francescantonio Notarjanni, autore di dotte memorie regionali nella prima metà del secolo scorso. Questi due comuni, che appartennero anche alla sede episcopale di Fondi e furono aggregati a Gaeta dopo la soppressione di quella diocesi pel Concordato del 1818, hanno frequenti rapporti e relazioni d'affari con l'antico capoluogo, dove convengono all'importante mercato domenicale, alla Pretura e all'ufficio del Registro. Lenola, poi, che si affaccia sulla conca di Fondi e dista da questa appena 12 km., fa scalo alla stazione ferroviaria Fondi-Sperlonga.

(fot. ENIT)

FONDI - LA VIA DEL CAMPANI.

Fondi, con una popolazione di 13.320 abitanti, non vive a spese delle glorie passate, che il compianto Bruto Amante ha egregiamente narrate nella sua *Storia*, ma con ritmo costante si adegua ogni giorno più alla vita dell'Italia rinnovata dal Fascismo. Ricca di fontane, sta provvedendo all'impianto idrico per le case, con che affronterà e risolverà il problema della fognatura; è ornata di belle strade lastricate e di decorosi fabbricati; custodisce una piccola raccolta di memorie antiche ed epigrafiche; ha una fiorente scuola media a tipo unico, dell'Associazione per la diffusione della cultura; con l'aiuto del ministero dell'Educazione Nazionale ha provveduto al restauro di qualche edificio monumentale (S. Francesco, non più riaperto al culto), mentre è assicurato un sussidio per i più urgenti lavori alla collegiata di S. Maria.

Nel campo della beneficenza non è seconda ad altre cittadine del Mezzogiorno, perchè, oltre alla Congregazione di carità, dà vita a un asilo infantile modello e ad un ospedale consorziale, attrezzato secondo la tecnica scientifica moderna.

Ma Fondi, paese eminentemente agricolo, ha accolto in pieno, quel che più conta, il comandamento del Duce del ritorno alla terra, dalla quale trae i mezzi per una vita prosperosa. Infatti l'estesissima coltivazione di agrumi che si esportano largamente e fanno della sua conca un'oasi meravigliosa, l'inten-

(*fot. Minist. Educaz. Naz.*)

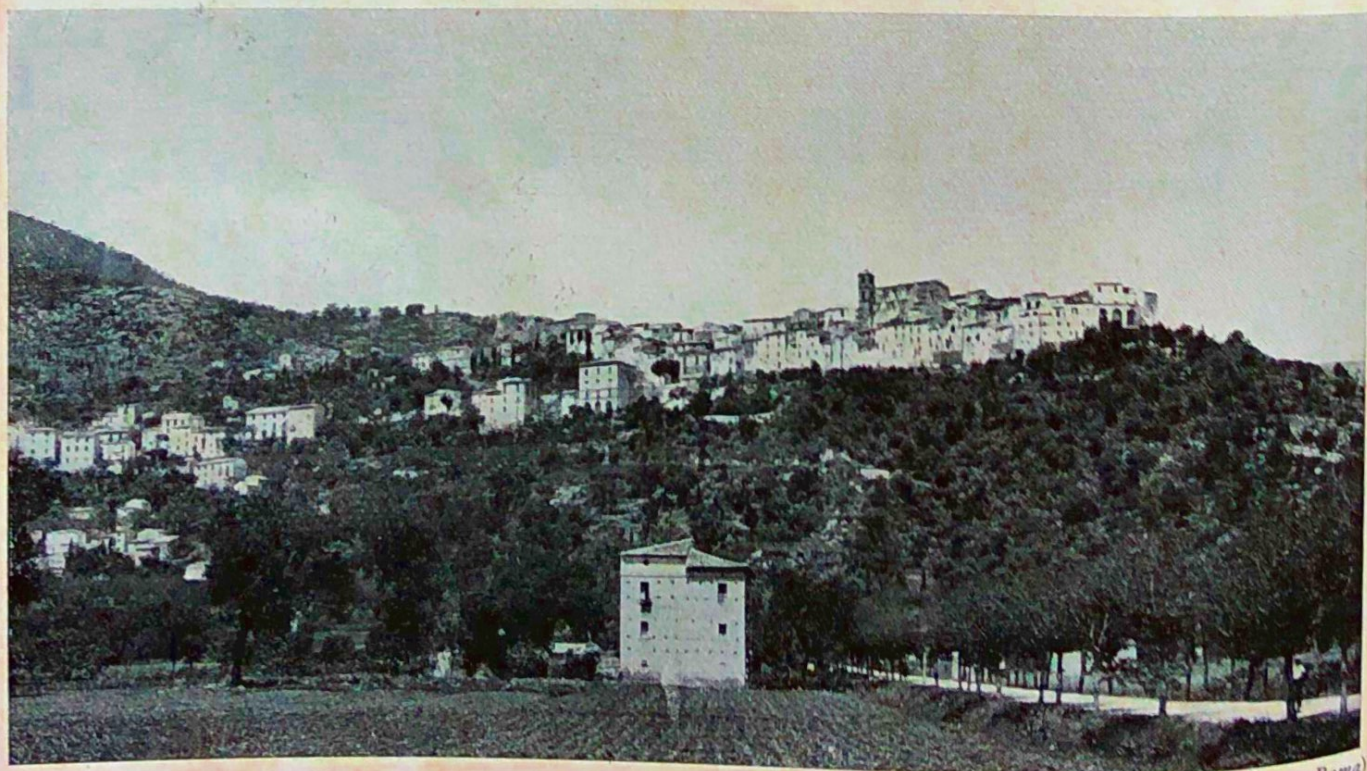
CRISTOFORO SCACCO - TRITTICO (1500) NELLA CHIESA PARROCCHIALE DI MONTE SAN BIAGIO.

(fot. Zannettino, Fondi)

LA PIANURA DI FONDI VISTA DA MONTE S. BIAGIO.

sa coltivazione del moscato, la produzione di conserve alimentari che nei mesi luglio-ottobre dà lavoro a un migliaio di operai, l'attivo commercio delle essenze di profumi estratti da due distillerie attestano l'industre e paziente lavoro della popolazione Fondana e insieme il suo benessere economico. Fanno fede di ciò tre rigogliosi Istituti di credito che vi operano da molti anni.

Il viaggiatore non ignaro, che attraversa rapido la pianura di Fondi e vede splendere, tra brune foglie, arance d'oro, o ridere al sole la pampinea vite, non si commuove soltanto allo spettacolo di bellezza; ma ripensa con ammirazione e benedice all'aspro lavoro umano che seppe ridare il sorriso e la vita feconda a una delle più desolate plaghe d'Italia.

ANGELO DE SANTIS

(fot. Luce, Roma)

PANORAMA DI MONTE S. BIAGIO.

L'INTOSSICAZIONE DA VIPERA

COSTUMI, UTILITÀ, ANIMALI REFRATTARI, MEZZI DI DIFESA

I serpenti velenosi hanno una larga distribuzione geografica nel mondo ed un ingente numero di specie abbracciano i due grandi gruppi in cui zoologicamente sono stati divisi: *Colubrides* e *Viperides*.

I paesi che ne sono più ricchi sono l'Asia, l'Africa, l'Australia e la Tasmania. In talune regioni (Malesia) tutti i gruppi sono rappresentati; in altri, invece, o non se ne trovano affatto (Islanda, Irlanda, Nuova Zelanda), o non sono velenosi (Madagascar), per quanto la loro presenza sia tutt'altro che gradita. Per citare quali ingenti perdite di vite umane e di capi di di bestiame siano dovuti alla sola *Naja tripudians* — il « serpente dagli occhiali » — in India, basti accennare che dal 1880 al 1887 perirono annualmente in media 19.800 uomini e 2000 capi di bestiame; cifre che vennero grandemente superate nel 1899, nel quale anno si ebbero 22.400 casi di morte negli uomini e 3793 nelle bestie.

In Europa, quanto ai *Colubrides*, non si conosce con sicurezza che una sola specie velenosa, il Colubro di Montpellier (*Celopeltis Monspessulana*), sebbene altri Colubridi esistano che mordono (*Tropidonotus* e *Zamenis* o biacchi) producendo però solo lesioni locali trascurabili, attraverso le quali non può avvenire intossicazione; quanto ai *Viperides* velenosi sono state identificate le seguenti specie: *Vipera aspis, V. ammodytes, V. berus, V. ursinii, V. renardi, V. lebetina, V. latestei*. Poichè le prime quattro si incontrano nel nostro Paese (1), non riuscirà inutile una rapida descrizione di ciascuna di esse.

(1) In Cirenaica nel 1919 ho catturato qualche esemplare di Vipera cornuta o del deserto, insidiosissima vipera delle sabbie (*Cerastes*).

La *Vipera aspis* si distingue facilmente dalle altre per la forma del muso leggermente rivolto verso l'alto; misura normalmente non più di 55 cm., eccezionalmente 75, ed il suo colore è molto vario (cenere con macchie scure, rossastro con scarse macchie, nocciola con macchie nere). È la specie più comune ed è frequente un po' dappertutto, eccettuata la Sardegna e la Corsica.

La *Vipera berus*, chiamata anche « marasso palustre », ha un colore grigio verdastro o bruno e presenta una striscia nera a zig-zag che le percorre il dorso; non è però raro il caso di rintracciare qualche individuo di color nero. Questa vipera è diffusa solo nell'Italia settentrionale ed in modo particolare nelle zone montagnose; è stata catturata anche a 2000-2500 m. di altezza, nelle quali zone è chiamata « marasso alpestre ».

La *Vipera ammodytes*, per quanto il suo colore sia assai diverso da individuo a individuo, è inconfondibile, sia per l'estremità del suo muso che termina con un cornetto di circa 5 mm., sia per la striscia nera che a zig-zag percorre il suo dorso. Questo rettile è diffuso nel Trentino, Friuli, Bellunese, Istria e nelle isole adriatiche.

SEMISCHEMATICA RAPPRESENTAZIONE ANATOMICA DEL CAPO DI UN SERPENTE PROTEROGLIFO - « VIPERA ASPIS » - PER MOSTRARE LA RELAZIONE COL DENTE VELENIFERO DEL CONDOTTO DELLA GHIANDOLA PAROTIDE E LA POSIZIONE RISPETTIVA DELLE ALTRE GHIANDOLE.

lp, legamento posteriore della ghiandola parotide; *gv*, ghiandola velenosa (parotide); *gls*, ghiandola labiale superiore (da M. Physalix).

La *Vipera ursinii* è la più piccola di tutte (50 cm. al massimo) ed assomiglia alla *V. berus*: è stata riscontrata solo sul Gran Sasso.

Non è molto difficile riconoscere gli innocui serpenti (ne esistono 14 specie largamente rappresentate) da quelli velenosi: mentre i primi hanno sempre movimenti

veloci, coda lunga, testa ovoidale e allungata, rivestita superiormente da squame grandi, quelli che dobbiamo fuggire hanno invece la coda breve, la testa ben distinta dal tronco, di forma sub-triangolare e rivestita da piccole squame; la lunghezza varia dai 45 ai 65 cm.

I costumi delle vipere che ho citato differiscono poco dall'una all'altra specie: le fessure tra le radici degli alberi o delle rocce, le screpolature di un muro, il vano di un vecchio tronco tarlato, le gallerie scavate dal tasso, dalle faine, dal coniglio selvatico, dalla talpa o la stessa tana abbandonata dalla volpe sono ottimi rifugi per esse; e infatti, poco discoste da questi, onde riparare in caso di pericolo, è facile vedere le vipere immote al sole da esse prediletto.

L'accoppiamento ha luogo per lo più nel mese di maggio, durante il quale periodo esse sono irritabilissime e la gestazione dura circa 4 mesi. Il numero delle uova deposte varia da 5 a 15 e da queste escono i figli, lunghi circa 20 cm., vivaci, che subito istintivamente tentano di azzannare.

Al termine dell'estate le vipere vanno in letargo, eleggendo per loro dimora o un albero cariato, o un fienile, o una anfrattuosità nelle rocce; ed in tali rifugi invernali, strettamente attorcigliate a dozzine, restano sino a marzo, se non vengono scoperte dai boscaioli, che si affrettano a distruggerle.

L'attività della vipera si esplica di notte per la ricerca del cibo, rappresentato da arvicole, topi campagnoli, lucertole, rane, talpe e piccoli uccelli ch'essa uccide con diabolica malignità: si avvicina cioè lentamente alla preda, indi, facendo cerchio del suo corpo attorno al collo eretto, spinge fuori la lingua, spalanca le fauci ed erigendo nel contempo i due denti canalicolati, si getta sulla vittima conficcandole con moto fulmineo i denti canini nelle carni e contemporaneamente inoculandole il veleno; con la medesima velocità si ritrae, solo ritornando all'attacco se la preda tarda a morire.

GHIANDOLE VELENIFERE DI « VIPERA AMMODYTES ».

Perchè la vipera è pericolosa ai montanari.

La vipera abita di preferenza le località montane e sassose, spesso però si trova anche nelle praterie e nei luoghi paludosi; anni or sono, il piano di Cecina pullulò di migliaia di questi temibili Ofidi, certo convogliati dalle grandi piogge cadute sulle alture. In special modo questo rettile domina nelle zone montane spopolate, poichè ama la quiete; di conseguenza, durante i rumorosi lavori per l'abbattimento delle fustaie, per i diradamenti, ecc., esso scende in basso e diviene pericoloso per gli abitanti.

Molti autori sono concordi nell'affermare che è stato il diboscamento a porre in fuga le vipere facendole distribuire ed avvicinare nelle plaghe, ordinariamente immuni, abitate da esseri umani; infatti, allorchè l'alta montagna spogliata dalle piante non offre più alla vipera adatte dimore, essa è spinta a dirigersi in basso. L'altro elemento che ha determinato una rilevante propagazione del rettile in parola è certo dovuto alla inconsulta caccia al riccio, suo nemico giurato.

Non ho ancora detto, perchè risaputo da tutti, quanto sia pericoloso all'uomo questo rettile, con la sua puntura sovente mortale. Quanti carbonai, mandriani, spaccalegna, nel più remoto isolamento della montagna, hanno perduto la vita pel morso della vipera! Quante mani e braccia di uomini e donne affaccendati a frugare nelle siepi e cespugli a raccogliere legna, fogliame, fragole e funghi, quante gambe e piedi nudi inavvertitamente toccando o pestando l'insidioso rettile hanno da questo ricevuto il venefico morso, spesso scambiato per la puntura di un'ape o di una spina!

Anche le cataste di fasciname a ridosso di alberi, che sovente trovansi nei boschi, essendo ottimi rifugi per le vipere, rappresentano un serio pericolo e infatti molti boscaioli, costretti ad avvicinarsi alle cataste stesse per accudire ai consueti lavori, vi hanno perduto la vita.

Gli escursionisti, gli alpinisti ed i cacciatori, dato che frequentano luoghi battuti dalle vipere, possono venir morsicati durante le loro gite; però la possibilità di essere punti non è grande per costoro, poichè tutti hanno i piedi ed il polpaccio ben protetti dalle calze, scarpe e gambali. Nel caso specifico

degli alpinisti le sole mani sono esposte alle morsicature allorchè vengono appoggiate alla roccia od agli arbusti per superare più agevolmente una salita.

Il compagno fedele del cacciatore è pure espostissimo al morso della vipera; esso talvolta la apposta come fosse un volatile, ed in cambio ne riceve un morso nel muso o negli arti, con conseguente quasi immediata morte.

IN ALTO « VIPERA BERUS »; IN MEZZO « VIPERA AMMODYTES » (NOTARE IL CORNETTO NELLA PARTE ANTERIORE DEL MUSO); IN BASSO « VIPERA ASPIS ». (DA « NATURA »).

Il veleno della vipera e le alterazioni prodotte sull'uomo.

Dal lato zoologico le prime razionali ricerche sulle vipere si devono al Redi (1) e, cinquant'anni più tardi, al Fontana che proseguì le esperienze sopra centinaia di esemplari; solo di recente però è stata accertata la composizione chimica del veleno, come e dove questo si produce, in qual modo vien iniettato e come ci si può razionalmente difendere dai suoi effetti letali.

Per esser breve, dirò che la vipera, allorchè si prepara a mordere, erge la testa, abbassa la mascella inferiore e raddrizza quella superiore all'indietro, erigendo nel contempo i due denti canini; indi si slancia sulla preda e, nel momento in cui questi penetrano nelle carni, comprime le ghiandole del veleno che trovansi da entrambi i lati in prossimità dell'occhio. Poichè i denti sono canalicolati e la ghiandola è in diretta comunicazione con essi, allorchè la vipera morde, il veleno attraverso i canini stessi viene inoculato nelle carni della vittima.

È dunque la secrezione di questa ghiandola che produce tante vittime umane.

Il morso delle vipere, che lascia sulla cute talvolta dei segni ben visibili anche a distanza e tal'altra difficilmente rintracciabili, è doloroso come la puntura di un tafano; in genere, gli effetti del veleno sono differenti a seconda della specie e delle dimensioni del rettile, dell'attività delle sue ghiandole, della stagione e della sede della morsicatura, dell'età e delle condizioni fisiche del paziente.

Mentre il veleno dei *Colubrides* di solito ha un'azione generale e neurotropica, determi-

(1) Redi F., *Osservazioni intorno alle vipere, 1664.*

nando nell' individuo morsicato un torpore che si propaga rapidamente dalla zona che è stata punta a tutto il corpo, con conseguente assopimento, rallentamento del polso e, non di rado, morte, quello dei *Viperides* è prevalentemente locale ed emolitico, producendo fortissimi dolori alla sede della puntura e relativa tumefazione cianotica; come fatti generali si ha la perdita di forze, assopimento, delirio, vertigine, sudori, vomito, sete intensa, polso debole e frequente, febbre forte. Se il decorso dell'avvelenamento è prolungato, si può presentare l'itterizia, la diarrea sanguigna, l'incontinenza o la ritenzione delle urine, le quali in ogni caso sono scure e torbide. Non sono pure infrequenti le emorragie boccali, congiuntivali, gastriche ed intestinali.

Se l'individuo non ha forze sufficienti per reagire ed è sprovvisto di soccorsi, la sonnolenza, l'insensibilità e la difficoltà di respiro aumenteranno, ed in capo a poche ore, con fenomeni di paralisi parziale, sopravverrà la morte. Purtroppo in taluni casi la morte può intervenire anche dopo pochi minuti, se cioè il veleno è entrato in un vaso sanguigno, nel quale caso determina una embolía generale.

Si può affermare che il pericolo di morte per coloro che sono stati raggiunti dalla vipera dipende anche dal quantitativo di veleno inoculato, il quale è in relazione al numero delle morsicature che il rettile ha effettuato in precedenza. È noto che se la vipera da poco tempo ha esaurito, o quasi, il serbatoio del veleno, in quanto ha colpito prede diverse, il suo morso, anche se dato col massimo furore, non è capace di produrre nell'uomo che un avvelenamento leggero. All'opposto, potrà essere fatale se la vipera è di notevoli dimensioni e se da tempo non ha usato il suo potere micidiale. Recenti ricerche hanno messo in luce che l'azione velenosa è dovuta non ad un'unica sostanza tossica, ma ad un insieme di corpi in cui l'albumina, ovvero la sostanza proteica, è il vettore del tossico; ed interessanti lavori dei proff. Belfanti e Contardi confermano l'azione fermentativa del veleno sulla lecitina e la formazione di lisocitina; all'analisi, esso risulta di 70-80 % di acqua, ed il rimanente di sostanze estrattive (sali, cloruri, solfati) e sostanze proteiche (globuline, peptoni, ecc.).

Il veleno dei viperidi è untuoso e di colore più giallo dell'olio. Portato a 80-85° di temperatura perde la sua tossicità; però anche talune sostanze, quali l'acido cloridrico, l'acido nitrico e l'acido acetico ad esso addizionate hanno identica azione di annullamento della tossicità, sebbene più blanda; mentre la glicerina la conserva. In che cosa dunque consiste il veleno è stato sommariamente detto; non resta che accennare a quale fatto deve essere imputata la morte.

Fin dal 1739 il Mead ha asserito che il veleno viperino devasta l'architettura dei globuli del sangue, e recentemente il Backer confermò l'assertO, assicurando d'aver egli stesso visto al microscopio i globuli rossi deformati e in via di sfacelo. I fenomeni morbosi sono dunque conseguenti all'intensa e repentina emolisi che produce la fuoruscita dell'emoglobina dei globuli rossi; distrutti questi, si avrà la morte dell'individuo per asfissia, in seguito all'impossibilità per l'organismo di rifornirsi di ossigeno. Quindi la probabilità di guarigione è in rapporto al grado compatibile o irrevocabile di rovina delle emazie (1), la disorganizzazione delle quali rende impossibile la vita umana.

Le vipere sono utili?

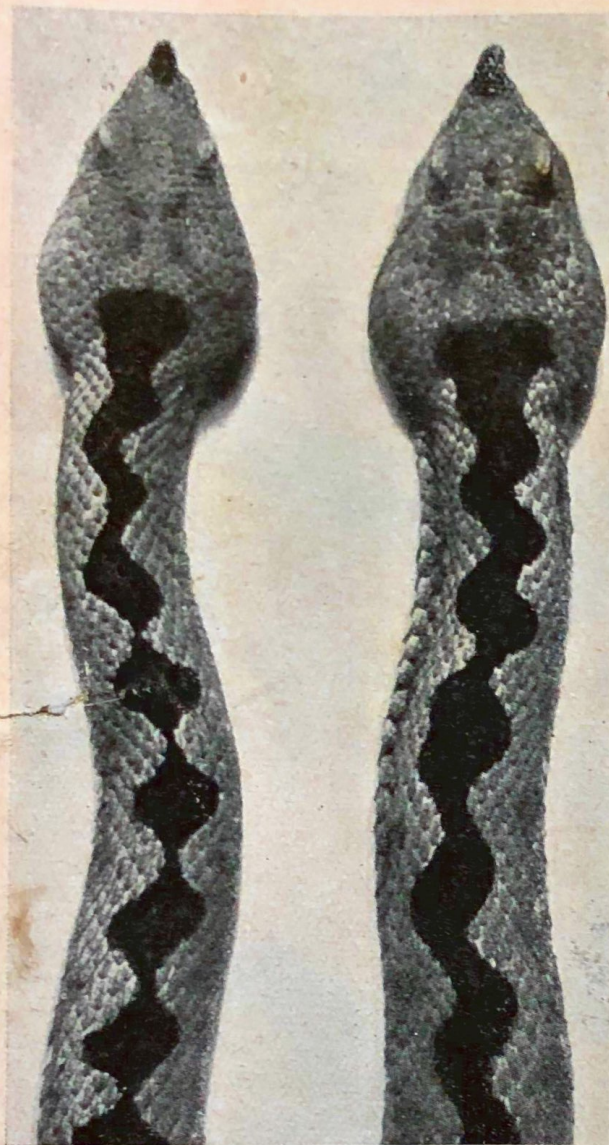
Parrebbe incredibile, ma sulla utilità delle vipere molto è stato scritto anche recentissimamente! Nella remota antichità, per quanto fosse molto temuto il loro venefico morso, le loro carni, somministrate in vario modo, o usate per formarne brodi o gelatine o infusi nel vino rappresentavano un potente rimedio di molte malattie. Sembra pur accertato che Antonio Musa, medico dell'Imperatore Ottaviano, sia stato il primo a introdurre in Roma l'uso della carne di vipera; Plinio narra che egli risanava in tal modo le ulcere inguaribili e Galeno ha sostenuto che l'uso del vino di vipera è meraviglioso contro la lebbra!

Nel 700 i medici francesi e italiani ordinavano comunemente il brodo o la gelatina di vipera per ringiovanire e purificare la massa del sangue, ed ancor oggi si ritrovano in alcuni musei o in antiche farmacie bellissimi vasellami variopinti che hanno contenuto le relative preparazioni.

Gli storici ci insegnano che la « Triaca » o

(1) QUERZOLA C., *Il morso ed il veleno della vipera.* Da « Rivista Medica », anno XXIX; 1931, Milano.

LE QUATTRO DIVERSE SPECIE DI VIPERE PIÙ COMUNEMENTE DIFFUSE NEL NOSTRO PAESE. (DA « NATURA »). SI NOTINO LE CARATTERISTICHE PRINCIPALI: CODA CORTA E GROSSA, TESTA PIUTTOSTO PIATTA E DI FORMA SUBTRIANGOLARE; MACCHIE SPECIALI A ZIG-ZAG SUL DORSO.

« Theriaca » ha rappresentato per oltre 1000 anni, attraverso il Medio Evo e il Rinascimento, fino al secolo XVIII compreso, il più importante farmaco di tutti i popoli civili per qualsivoglia infermità ed in specie per le ferite; farmaco che si voleva eseguito con le maggiori cure e guarentigie. Infatti a Bologna, al tempo del famoso naturalista U. Aldrovandi, tutti gli speziali dovevano fabbricare la « Theriaca » in un sol luogo, nella primavera di ogni anno, nel superbo cortile dell'Archiginnasio, con l'intervento di tutti i Dottori del Collegio di Medicina nei loro pomposi costumi — non esclusa l'incipriata parrucca — per esaminare gli apparecchi e gli ingredienti farmaceutici; e con la presenza degli speziali per procedere alla confezione del famoso medicamento, nonchè dei servi gallonati per prestar l'opera. Dal loggiato superiore del cortile assistevano allo strano spet-

(fot. prof. Müller)

« VIPERA AMMODYTES » (VISIONE DORSALE).

tacolo dame e cavalieri, dottori e scolari, folla di cittadini e di popolo, lieti in quei secoli di continue feste, della nuova occasione di ritrovo e di solennità.

I regolamenti di allora giungevano perfino a fissare l'età e il sesso delle vipere o delle lucertole o degli scorpioni che dovevano entrare nella Theriaca. I posteri hanno aspramente dileggiato gli autori di tali prescrizioni ciarlatanesche sommergendole nel ridicolo... Se non che, sono proprio d'oggi le pubblicazioni dell'illustre prof. A. Calmette sugli effetti del veleno del cobra nella cura del cancro dei sorci..., nonchè gli studi riflettenti i casi di guarigione di cancro mediante la morsicatura di serpenti; ed il prof. Calmette stesso riferisce che un lebbroso è stato guarito dal morso di un serpente!

Se da questi fatti sperimentali è prematuro concludere che il veleno dei serpenti debba guarire il cancro umano, di natura molto diversa, complessa e varia, è però aperta una nuova via alle investigazioni scientifiche, e v'è da augurare che il tanto temuto « cobra » diventi il salvatore di un notevole numero di infelici.

Anche a prescindere dal « cobra »... che non è un rettile del nostro clima, accennerò solo di sfuggita, per ora, che il « Siero Antivipera I. S. M., riconosciuto il più sicuro antidoto contro il morso di qualsiasi vipera, è prodotto iperimmunizzando i cavalli con il veleno estratto artificialmente dalla *Vipera ammodytes*.

Ai posteri, dunque, ancor una volta... l'ardua sentenza di decidere se erano ciarlatani i fabbricatori della « Theriaca », o se noi non siamo stati invece i loro ingiusti giudici!

I serpenti, specie quelli grossi, da tempo sono anche considerati benemeriti dell'agricoltura in quanto mangiatori insaziabili di insetti dannosissimi; mi consta infatti che nel Messico vengono attirati nei campi e con tutti i mezzi più succulenti si cerca di farli affezionare al podere ed ai padroni perchè possano esplicare la loro utile opera; d'altra parte, anche la vipera si ciba di molti parassiti delle nostre colture e precipuamente di arvicole.

I nemici della vipera e gli animali refrattari al suo morso.

Alcuni animali hanno la ventura di godere di una refrattarietà naturale al veleno delle vipere; tra questi, troviamo l'anguilla, la rana, il maiale, la mignatta, la murena, la biscia ed il riccio, il quale ultimo resisterebbe a 20 mgr. di veleno. Si tenga però presente che la refrattarietà del maiale e quella del riccio sono di tipo assai diverso; quella del primo, dipende dal fatto che esso presenta un tessuto sottocutaneo molto spesso e pochissimo vascolarizzato, in cui l'assorbimento è lentissimo, mentre quella del secondo è in relazione al fatto che possiede nel suo sangue una specie di contravveleno naturale.

Il lettore non sorrida ironico se oso affermare che il riccio deve esser sacro per noi, in quanto cerca il suo cibo fra i nostri peggiori nemici, compresa la vipera, della quale è implacabile avversario. Molti contadini lo perseguitano esclusivamente perchè è brutto e ricoperto di aculei, incolpandolo sovente di

misfatti dei quali è assolutamente innocente; altri, ed in special modo i ragazzi d'istinto malvagio, gli danno una caccia spietata torturandolo atrocemente; altri ancora lo ricercano per mangiarne le carni che trovano appetitose.

Se gli aguzzini del riccio sapessero che esso dà la caccia senza tregua ad insetti, lumache, vermi, topi dannosissimi allo stesso agricoltore, nonchè alla vipera — che esso scova nei luoghi più nascosti come nessun uomo potrebbe fare, affronta ed uccide senza curarsi dei suoi morsi — certamente non si azzarderebbero a seviziarlo ed ucciderlo!

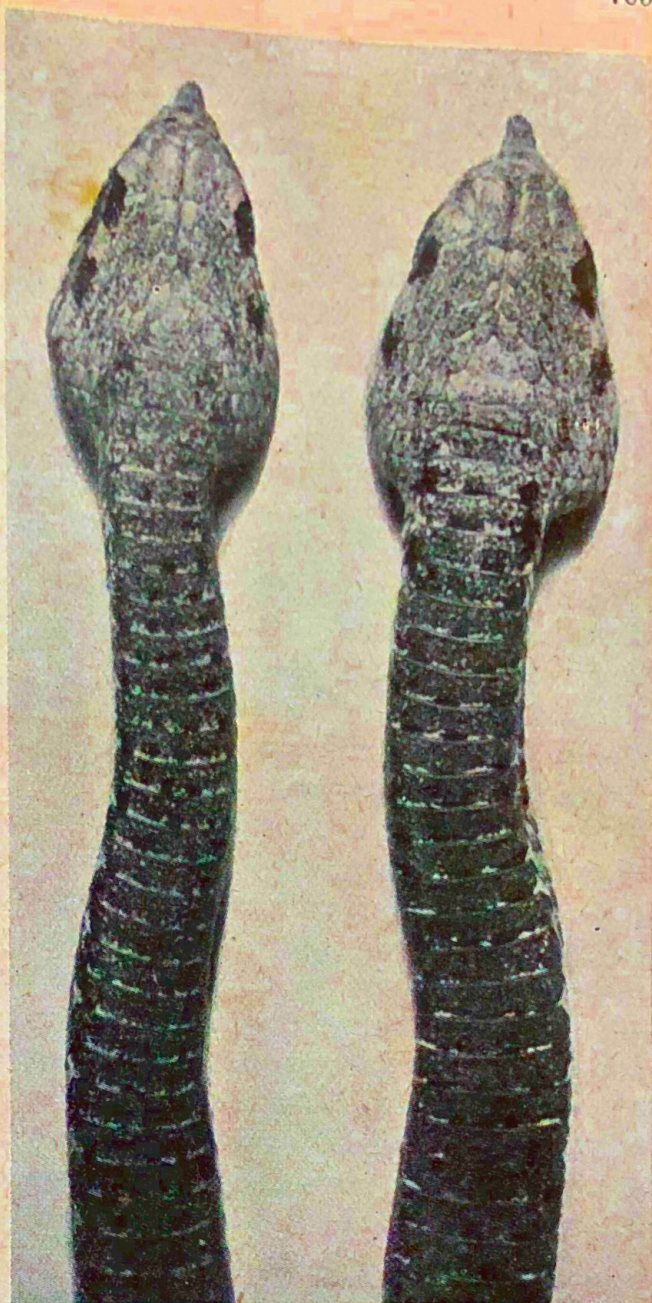
Gli agricoltori ricordino che il riccio deve essere rispettato per la sua utilissima opera. In questo senso, nel 1931 la Cattedra Ambulante di Lucca ha distribuito 109 di tali animali nelle zone montuose della media valle del Serchio più infestate dalle vipere (Borgo a Mozzano, Coreglia, Barga) (1).

Sempre a proposito dei nemici naturali della vipera, il dr. Solaro afferma che anche il ramarro esplica un'utilissima opera a nostro favore, poichè appena la scorge le si slancia contro e, agguantandola alla gola con le sue fauci, la tiene stretta finchè non muore soffocata.

Altri mammiferi, quali la Mangusta o Topo di Faraone (*Herpestes ichneumon*), il *Conepatus chilensis*, il *Canis vetulus*, che non vivono però nei nostri climi, sono pure refrattari al morso della vipera, e vengono utilizzati per la caccia e la distruzione del rettile.

In tema di refrattarietà vi sarebbe ora una domanda da fare: esiste una immunità per l'uomo?

In realtà gli incantatori di serpenti indiani presentano una certa resistenza all'azione del veleno, per la quale, morsicati, non risentono talora alcun effetto, o presentano soltanto disturbi lievi, o riescono a sopravvivere, e detto stato di immunità sembra che essi l'acquistino vaccinandosi ripetutamente con veleno, attenuato con erbe o altre sostanze varie: il prof. Calmette ha però sfatato in molti casi tale vantata sicurezza d'immunità. Che questa possa poi venire trasmessa ai figli, come ha scritto Plutarco a proposito degli « psilli », è certo affermazione assai azzardata!

(1) Nella Prov. di Lucca, la propaganda per il rispetto del riccio è stata fatta nelle scuole e nelle chiese; d'altra parte chi venga colto a catturarli vien denunciato ala Regia Pretura.

(*fot. prof. Müller*)

« VIPERA AMMODYTES » (VISIONE VENTRALE).

Le cure urgenti ai morsicati sprovvisti del "Siero Antivipera,,.

L'individuo morsicato dalla vipera non ha tempo da perdere, se vuol salva la vita, ed ogni minuto che passa può essergli fatale.

Poichè non tutti coloro che sono stati morsicati hanno lo stoicismo di cauterizzarsi con un chiodo arroventato la ferita o di asportarsi il dito con un colpo di tagliente (come fece anni or sono un contadino), sarà utilissimo come prima difesa farsi subito una stretta legatura, circa 10 cm. al di sopra della ferita (tale da farsi gonfiar le vene) con qualsiasi mezzo si abbia sottomano (laccio da scarpe, spago, fazzoletto, cravatta) allo scopo di rallentare la circolazione del sangue verso il cuore. Questa legatura rappresenta invero solo un soccorso di prima urgenza, poichè è altrettanto indispensabile eseguire

senza indugio con un coltello delle incisioni profonde sulla ferita, ovvero tagli in croce, spremendo fortemente perchè ne sgorghi molto sangue che contenga il veleno; se è possibile, sarà pure utilissimo farsi immediatamente degli abbondanti lavaggi.

È assai antico e consigliato il succhiamento della puntura, applicandovi la bocca ed aspirando forte il veleno; detto sistema può essere però pericolosissimo se chi lo applica ha sulle mucose delle labbra o della lingua o delle gengive una piccola scalfittura o screpolatura, placche, afte, che possono rappresentare centri di assorbimento del veleno. L'aspirazione del veleno sarebbe assai utile venisse fatta con una ventosa o meglio ancora con una coppetta (1), se nella parte colpita non si può fare una legatura adatta.

Dopo ciò, occorre farsi trasportare subito verso il luogo ove si è sicuri di trovare soccorso; ed a questo proposito un'egregio sanitario, il dr. E. Stefanutti, che da tempo con infaticabile zelo si occupa di questo assillante problema, afferma che in molti casi andare alla ricerca del medico che molto facilmente non è in casa, è un errore, poichè rappresenta una perdita di prezioso tempo.

In attesa dunque del medico ed ammettendo che nel luogo di soccorso non vi siano fialette di « Siero antivipera », (del quale parlerò fra poco), si dovrà far coricare e sudare il paziente, coprirlo con panni caldi, lavargli ripetutamente la ferita, farlo bere molto per promuovere il sudore e la diuresi, somministrargli eccitanti, quali caffè, grappa, rhum o 10 goccie di ammoniaca in acqua, per ovviare alla depressione delle forze e praticargli, se non vennero state fatte in precedenza, delle incisioni profonde sulla ferita, o la causticazione, nel caso che non sia cominciato il vomito; sono pure utili gli impacchi « in loco » di alcool o di grappa. Contrariamente all'opinione generale, di recente è stato dimostrato che gli impacchi di ammoniaca hanno un'assai scarsa azione.

Se esiste una farmacia o un armadio farmaceutico nel luogo dove è stato portato il paziente, sarà possibile praticargli « in loco » tutto attorno, delle iniezioni di permanganato potassico all'1 %, o di cloruro d'oro all'1 %, o di ipoclorito di calcio al 2 %; sostanze tutte che neutralizzano il veleno quando non è ancora assorbito dalla circolazione del sangue. Si tenga presente che l'efficacia dei vari rimedi usati dipende sempre dalla prontezza della loro applicazione, in relazione alla quale, in taluni casi, i sintomi di avvelenamento diminuiscono con le cure suddette dopo 7-8 ore, ed in un tempo più o meno lungo scompaiono completamente; in altri invece, il veleno lascia tracce incancellabili (paralisi parziale, perdita di un senso specifico, o rinnovati disturbi ad ogni sopravvenire d'anno, ecc.).

I mezzi di pronto soccorso che ho consigliato possono risolvere la questione della vita o della morte degli individui morsicati; sarà però sempre utilissima l'opera del medico, il quale, appena sopraggiungerà, in relazione al quadro morboso porgerà le cure del caso per neutralizzare il veleno assorbito e per vincere nel paziente la quasi immancabile sonnolenza, il deliquio, l'arresto di respiro, il polso di collasso, i conati di vomito, ecc.

(1) E' assai facile farsi una coppetta: in un bicchiere si metta un po' di carta o di cotone, si accenda e quando è quasi bruciato si capovolga rapidamente sulla parte; per la rarefazione dell'aria, il bicchiere aderirà fortemente alla pelle che, come se fosse succhiata, si solleva carica di sangue.

GABBIA CONTENENTE NUMEROSI ESEMPLARI DI « VIPERA AMMODYTES ». LE GHIANDOLE VELENIFERE DI QUESTA VIPERA SERVONO PER LA PREPARAZIONE DEL SIERO ANTIVIPERA I.S.M.

RICCIO CHE STA PER AGGREDIRE UNA VIPERA (DA FABRE).

Sieroterapia.

L'umanità dovrebbe esser molto grata al prof. Calmette dell'Istituto Pasteur di Parigi, il quale è riuscito a fabbricare un siero che ha dato ottimi risultati contro il morso della vipera. Afferma il prof. Diamare della R. Università di Napoli che, indubbiamente, l'arma più forte di cui si dispone oggi per combattere l'avvelenamento viperino è la « sieroterapia ».

Se all'estero molti sieri mono- o plurivalenti vengono confezionati contro i serpenti velenosi (Siero anticobra di Calmette, Siero antivipera di Physalix e Bertrand, Siero anticobra-lachesis-elaps, Siero antivelenoso Calmette) anche l'Italia produce da sei anni il Siero Antivipera I. S. M., preparato che ha dato ottimi risultati.

Non si può pretendere che detto siero possa salvare dalla morte colui che per l'avvelenamento presenta i centri bulbosi attaccati o la paralisi dei muscoli respiratori; è però l'unico farmaco che agisca efficacemente, anche dopo parecchie ore dalla morsicatura, allorquando tutti gli altri mezzi terapeutici che ho citato non servirebbero più a nulla.

È certo interessante per il profano l'apprendere che per preparare il Siero antivipera occorre anzitutto un notevole quantitativo di veleno, per il cui rifornimento è indispensabile organizzare sistematicamente la caccia alla *Vipera ammodytes*.

A questo intento, il prof. Müller, direttore del Museo di Storia Naturale di Trieste ha istruito parecchi contadini che desideravano dedicarsi a questo genere di caccia e costoro, chiamati « viperari », nei soli dintorni di Rovigno (Istria) e nella regione di Postumia, dal maggio al luglio riescono a catturare più di un migliaio di vipere, illese ed adulte, guadagnando, s'intende, una discreta somma! Le vipere catturate vengono spedite al citato prof. Müller, il quale pratica in esse, dopo averle narcotizzate con etere, l'estirpazione delle due ghiandole velenifere, con una tecnica operatoria del tutto speciale che egli ha minutamente descritto in una interessante relazione presentata all'XI Congresso internazionale di Zoologia.

Per la produzione del siero si scelgono cavalli o muli perfettamente sani e resistenti, ai quali si inocula sotto la pelle, gradualmente, il veleno estratto mediante una soluzione fisiologica delle ghiandole secche. L'immunizzazione dura parecchi mesi, e quando si ritiene che il cavallo abbia nel suo sangue anticorpi nella quantità desiderata, gli si pratica un piccolo salasso per accertarsi della riuscita immunizzazione. Successivi numerosissimi e delicatissimi controlli permettono di stabilire l'attività o meno del siero. L'azione del siero, che è specifica e rapidissima, neutralizza completamente tanto il veleno della *V. ammodytes* quanto quello delle altre vipere europee; si spiega quindi perfettamente la sua larga diffusione non solo in Italia nelle provincie più frequentate dalla vipera, ma

anche negli Stati Europei dove detto rettile è assai comune e non meno micidiale!

Credo superfluo accennare che, nel caso di morso viperino, l'intervento dev'essere pronto, poichè le probabilità di successo sono tanto maggiori quanto più precocemente si inietta il siero. L'iniezione può essere fatta sotto cute, in muscolo od in vena, a seconda della gravità o dell'urgenza del caso. Se l'intervento è immediato, basterà iniettare il contenuto di una fialetta (10 cc.); se invece è ritardato, ovvero se il morsicato presenta gravi fenomeni generali di avvelenamento, occorreranno due fialette (20 cc.), una delle quali va iniettata in vena ed una in muscolo. Si tenga presente che quando si è iniettato il Siero sono superflue le cure locali, mentre saranno sempre necessarie quelle atte a combattere i fenomeni generali.

Conclusione.

Come appare dalle statistiche, specialmente in talune regioni d'Italia (1) ogni anno in modo particolare nelle montagne nostre ed in genere in tutti i luoghi montuosi, si debbono lamentare parecchie vittime umane per il morso delle vipere: la mano gentile che coglie un fiore fra le erbe prossime ad una riva, il risaiolo che nella melma estirpa le erbe infestanti, il contadino che, scalzo, falcia i foraggi ed il grano, il giovane pastore che, pure scalzo, conduce al pascolo il gregge nei sentieri soleggiati, il montanaro che, ricurvo, affastella la legna o raccoglie i prodotti del sottobosco, il cacciatore che si addentra nelle macchie in cerca di selvaggina, l'alpinista che si aggrappa con le mani alle rocce per superare un difficile passo.... con molta probabilità possono venir morsicati dall'insidioso rettile.

È possibile, se non scongiurare, almeno limitare il pericolo che minaccia tanti lavoratori e tante vite spesso giovanissime?

A mio parere si può rispondere affermativamente solo attenendoci a queste condizioni: 1) facendo conoscere ai coloni, ai mandriani, ai villeggianti, agli alpinisti ecc. le più elementari prescrizioni per evitare il morso della vipera ed eventualmente curarlo; 2) vietando nel modo più assoluto la caccia al riccio o porcospino, importandolo nelle zone dove è stato distrutto (come è stato fatto in Lucchesia); 3) facendo propaganda affinchè in tutte le zone ove si sono verificati casi di morsicature, i farmacisti, i medici con armadio farmaceutico, i parroci, le levatrici, le infermiere, i benestanti, tengano in deposito il Siero antivipera (1), e i medici si addestrino alla tecnica dell'iniezione endovenosa; 4) istituendo vere e proprie battute di caccia alle vipere nelle zone dove queste sono numerose, a mezzo di uomini addestrati a tale opera, da retribuirsi in base al numero delle vipere catturate.

Prof. LUIGI PUECHER PASSAVALLI.

(1) Già dissi che al prof. Müller vengono portate più di 1000 vipere in solo due mesi di caccia, effettuata in una zona abbastanza limitata!

(1) E' ovvio accennare che ne dovranno essere provvisti anche gli Ospedali, i Sanatori, gli Stabilimenti Elioterapici e simili Istituti Sanitari.

PANORAMA DI LUCIGNANO (AREZZO). (*fot. R. Soprintendenza, Firenze*)

LA BATTAGLIA DI MARCIANO

CORREVA l'anno 1554 e la guerra di Siena, provocata con abilissima politica, veramente medicea, dal Duca di Toscana Cosimo I, era nel suo pieno sviluppo. E quella città che, spinta da antico odio, aveva contribuito con ogni suo potere alla caduta della grande rivale Firenze, inviando anche truppe ed artiglierie al celebre suo assedio, si trovava ora stretta, per un logico svolgersi di avvenimenti, nella morsa di quel potente esercito spagnolo che Carlo V — per non tenerlo inoperoso e per i fini della sua politica — era sempre pronto ad inviare contro le città italiane rette dagli indocili reggimenti repubblicani, per sostituire a questi Signorie ligie alla potenza spagnola.

Per Siena la posta della guerra era la perdita della libertà. Ma anche per il Duca Cosimo, nell'apparenza collaboratore della Spagna, ma nella sostanza ideatore ed organizzatore dell'impresa (cui forse il rischio della guerra non dovette parere sulle prime pericoloso), non si trattava ormai di conquistare o no Siena, ma di difendere lo stesso suo Stato che, se la guerra fosse stata perduta, avrebbe corso serio pericolo.

La partita era perciò decisiva e nuovi avvenimenti ed elementi — fra i quali la Turchia che con la sua potente flotta manovrava nel Tirreno per impedire che altre truppe spagnole si potessero unire a quelle di Toscana — accrescevano l'importanza e ne ampliavano il campo, mentre le più grandi figure di potentati, di politici e di uomini di guerra dell'epoca partecipavano direttamente o indirettamente a quella guerra.

E se le persone di Filippo II (il truce e recente Re di Spagna, assistito con il consiglio da Carlo V, ormai relegatosi volontariamente nel convento di S. Giusto, ma sempre vigilante sugli avvenimenti europei), e di Enrico II di Francia, giganteggianti sullo sfondo della guerra, facevano rimpicciolire quelle di coloro che ne erano gli attori, anche queste brillavano di luce propria.

Cosimo I dei Medici, — che se non aveva ereditato da Giovanni delle Bande Nere, suo padre, le virtù militari, possedeva acuto senno politico e aveva ordito meravigliosamente le fila dell'azione politica sboccata infine in quella guerra — era l'anima dell'azione bellica; e, oltre a provvedere a tutti i bisogni dell'esercito imperiale, seguiva e dirigeva non solo tutte le manovre politiche che si svolgevano intorno ad essa, ma anche le stesse azioni militari. È risaputo che, pur cercando di apparire come un agente della politica spagnola, con abilità sopraffina egli aveva asser-

vito questa alla sua propria. Caduta Siena, dopo un'effimera Signoria della Spagna su quella città, egli riuscì infatti ad unirla al suo Stato insieme a tutto il suo territorio, approfittando del delicato momento politico in cui Paolo IV si era messo contro Filippo II, cosicchè questi dovette cederla al Duca Cosimo in premio, per non dire come condizione, della sua fedeltà.

Ma anche i comandanti dei due eserciti, essi pure uomini di eccezione, erano stati scelti dalle parti in contesa dopo una severa selezione ed un accuratissimo vaglio di elementi.

Non solo per le sue virtù militari, infatti, il Maresciallo Piero Strozzi era stato designato al comando dell'esercito francese che operava in difesa di Siena, ma anche per l'odio che egli nutriva per Cosimo I, nemico ereditario della sua famiglia e causa della morte di suo padre Filippo in una cella della Fortezza da basso.

Non meno felice era stata da parte spagnola e del Duca Cosimo, la scelta del capitano dell'esercito imperiale nella persona di Gian Giacomo dei Medici.

Alla grandissima pratica militare e di comando, il Medici, detto per antonomasia « il Marchese » dal suo marchesato di Marignano, univa intelletto ed animo adatti a grandi imprese e, nel medesimo tempo, era rotto all'insidie, alle guerriglie ed anche ai tradimenti — perciò i suoi nemici lo chiamavano « bandito da strada » — ed era pratico ed inventore inesauribile di tutti gli espedienti militari e politici che caratterizzavano le imprese guerresche dell'epoca.

Per questo egli era stato ritenuto il più adatto a fronteggiare Piero Strozzi, generale chiarissimo, manovriero perfetto, dotato di tutte le più elette qualità che potesse avere un soldato ed un gentiluomo; doti che però potevano essere o diventare, in guerra, con un avversario abile e perfido come il Marchese, qualità negative, ed anche, come avvenne appunto nella guerra di Siena, motivo di danno irreparabile.

Intanto i due temperamenti ed i metodi di combattimento dei due condottieri si rivelavano pienamente nella condotta dell'azione militare.

Gian Giacomo dei Medici, investita ed assediata Siena, si preoccupava più che altro dei movimenti dell'esercito dello Strozzi, non esitando anche ad abbandonare l'assedio della città, ed a perdere magari numeroso e prezioso materiale, pur di non essere costretto ad accettare battaglia in condizioni sfavorevoli o anche di parità, con il temuto avversario.

Potendo egli giovarsi di un perfetto rifornimento delle sue truppe e dei mezzi di guerra, ed avendo compreso che difficile sarebbe stato il prendere Siena d'assalto, adottava una tattica temporeggiatrice tanto nei riguardi della città, alla quale veniva a poco a poco a far mancare i viveri, quanto in quelli di Piero Strozzi e del suo esercito.

Questa tattica, che faceva stare sulle spine il Duca di Toscana per le somme enormi richieste dal prolungamento della guerra e per la minaccia continua rappresentata dagli abili spostamenti e dalle fulminee incursioni delle truppe dello Strozzi, causa di gravissimi danni, era invece la più giusta, perchè a poco a poco indeboliva la resistenza di Siena e rendeva sempre più difficili i rifornimenti delle truppe operanti e della popolazione, e specialmente quelli dell'esercito francese, il quale non poteva tenersi vicino alla città assediata senza assottigliarne gravemente le riserve di vettovaglie, e doveva perciò provvedere alla giornata, spostandosi continuamente.

Fedele al suo proposito di battere lo Strozzi, anche per ragioni di puntiglio e di rivalità militare (fin dal tempo della guerra di Parma egli aveva detto al Missaglia — che gli lodava la velocità ed abilità manovriera dello Strozzi — di avere gran desiderio di misurarsi con lui e nello stesso tempo la speranza, se ciò fosse avvenuto, di « fermarlo in maniera che non avrìa potuto nè volare, ne correre »), non esitò, quando gli si presentò l'occasione favorevole, a venire finalmente a contatto ed a combattimento decisivo.

D'altra parte, l'incursione delle truppe dello Strozzi in Valdichiana e l'invio di avanguardie fino in vista di Arezzo, erano state troppo gravi minacce perchè egli potesse più oltre seguire pienamente la sua tattica temporeggiatrice. La presa d'assalto ed il sacco di Foiano da parte delle soldatesche dello Strozzi, posero termine alla sua incertezza.

Ma, invece di muovere decisamente contro l'esercito francese che lo avrebbe atteso su salde e favorevoli posizioni, con abile decisione diresse le sue truppe contro il castello di Marciano — base importantissima di vettovagliamento e di manovra del Maresciallo di

LA BATTAGLIA DI MARCIANO IN UN AFFRESCO DIPINTO DAL VASARI E AIUTI NEL SALONE DEI CINQUECENTO NEL PALAZZO VECCHIO DI FIRENZE.

(*fot. Brogi*)

UNA PORTA DEL CASTELLO DI MARCIANO.

Francia — sicuro com'era, che questi sarebbe andato in soccorso di quella rocca. In vista di ciò, il Medici era venuto disponendo le truppe per tale evenienza, in posizione favorevolissima sui margini di un vallone detto lo Scannagallo.

Com'egli aveva preveduto, lo Strozzi mosse prestamente verso Marciano; ma, trovandosi la via sbarrata dall'esercito avversario, completamente schierato e fortificato, non potè fare altro che disporre il suo di fronte a quello, sull'altro ciglio dello Scannagallo, fortificandosi a sua volta con opere di campagna. E così i due eserciti si trovarono impegnati in una vera e propria guerra di trincea che, per la prima volta, si sviluppava in quel tempo.

Divise dal vallone, a centocinquanta passi le une dalle altre, e perciò esposte al tiro continuo delle grandi e piccole bocche da fuoco avversarie, le truppe dei due campi erano in una situazione reciprocamente pericolosa, alla quale però non potevano sottrarsi senza esporsi, con una ritirata, alla carica avversaria che sarebbe riuscita fatale a chi l'avesse dovuta subire.

I due eserciti venivano dunque a trovarsi nella posizione di due duellanti ad arma corta, avvinghiati in una stretta senza scampo.

Più tragica della lotta d'armi — chè, per la vicinanza delle soldatesche, le scaramucce avvenivano di continuo! — era quella che si cominciò a svolgere nell'animo dei due condottieri, sempre in tremenda tensione nervosa, oltre che per effetto dell'ininterrotto logorio delle truppe, anche per la tortura dei reiterati suggerimenti e dei consigli dei propri capitani e delle esortazioni, ed anche dei comandi di coloro che — pur lontani dai due eserciti — potevano avere grande influenza sulle sorti della guerra.

Se Carlo V, Filippo II di Spagna ed Enrico II di Francia erano troppo discosti per inviare in quel frangente ordini e consigli, Cosimo I, da una parte, e il Senato di Siena dall'altra — che si riuniva quasi di continuo in consiglio insieme al Governatore, Maresciallo di Montluc e ad altri capitani francesi — mandavano ogni giorno pareri ed incitamenti in vario senso ai due generali.

Il Marchese di Marignano, considerando il vantaggio che gli derivava dalla posizione e dalla disposizione delle sue truppe occupanti il ciglio più alto del vallone, pure essendo de-

VICOLO SOTTO IL CASSERO DEL CASTELLO DI MARCIANO.

ciso a non lasciare partire l'esercito dello Strozzi senza venire a giornata, non poteva d'altra parte prendere la iniziativa della battaglia senz'essere costretto ad attraversare il vallone con i suoi reggimenti sotto il fuoco nemico, venendo così anche a perdere il vantaggio che gli offriva il luogo occupato ed il favorevole schieramento delle sue soldatesche.

Pertanto egli faceva battere continuamente dalle sue artiglierie non solo il punto in cui era l'unica fontana a cui potevano dissetarsi nella notte le truppe francesi, ma quasi tutto il campo nemico. Sempre con le artiglierie, faceva sì che la cavalleria avversaria non potesse entrare in azione nelle continue scaramucce senza esporsi a gravi perdite. (Il Montluc nei suoi « Commentari », confessa che le truppe francesi avevano perduto in soli tre o quattro giorni gran numero di uomini e più di centoventi cavalli).

Le genti a piedi del campo francese erano poi quasi nelle medesime condizioni della cavalleria, soffrendo per la difficoltà del rifornimento dei viveri e riportando continue perdite.

Ma anche l'esercito imperiale non era in migliore situazione, chè anzi si trovava più esposto degli altri ai tiri delle bocche da fuoco e obbligato ad inviare nella notte i cavalli a bere nella Chiana, distante più di un miglio dal luogo di schieramento.

(*fot. R. Soprintendenza, Firenze*)
TORRE CINQUECENTESCA D'ANGOLO DEL CASTELLO DI MARCIANO.

Perciò il malcontento dei soldati si ripercuoteva sui comandanti (capeggiati da Camillo Colonna), i quali continuamente erano ad esortare il Marchese perchè si decidesse a combattere o a sloggiare.

Ma questi, considerando che se la situazione delle sue truppe non era buona, quella dell'avversario lo era altrettanto; ed essendo certo che lo Strozzi non avrebbe potuto reggere in quel luogo per molto tempo, scrivendo al Cardinale suo fratello, il futuro Pio IV, diceva che egli ed il suo avversario « erano in termine che bisognava mangiassero la terra che avevano sotto i piedi piuttosto che muoversi ».

Le quotidiane scaramucce andavano intanto aumentando sempre più d'importanza fino a che, l'ultimo di luglio, si combattè fra i due campi per quasi otto ore, consumando quasi tutte le munizioni ed inutilizzando la più gran parte delle bocche da fuoco. In questo fatto quasi tutte le truppe vennero volta a volta impegnate, talchè sembrava che ormai fosse ingaggiata la battaglia decisiva; ma nè Piero Strozzi nè il Marchese credettero opportuno portarsi sulla linea del combattimento ed assumersi la responsabilità del suo ulteriore sviluppo.

Dopo questa sanguinosa giornata lo Strozzi — le cui truppe avevano subìto perdite maggiori di quelle dell'avversario — non ritenendo ormai più possibile rimanere su quelle posizioni, e deciso a ritirarsi su Lucignano, forte e vicino castello dei Senesi, dette notizia di questo suo proposito al Montluc, governatore di Siena, aggiungendo che la ritirata, quasi a sfida del nemico, sarebbe avvenuta di pieno giorno.

Invano il Montluc spedì il signor di Lescus-

son allo Strozzi per esortarlo a non ritirarsi a luce piena e per ricordargli i molti esempi di manovre di tal natura riuscite fatali a chi le aveva compiute; il temperamento prese nel Maresciallo il sopravvento, ed egli fu irremovibile.

Il Marchese di Marignano, che di certo aveva in parte indovinato il pensiero dell'avversario, dubitando che l'esercito nemico gli potesse sfuggire con ritirata notturna, nella notte dall'uno al due agosto aveva disposto che alcune bande di archibugieri si portassero il più vicino possibile al nemico, insinuando uomini entro la linea avversaria per poter notare eventuali novità.

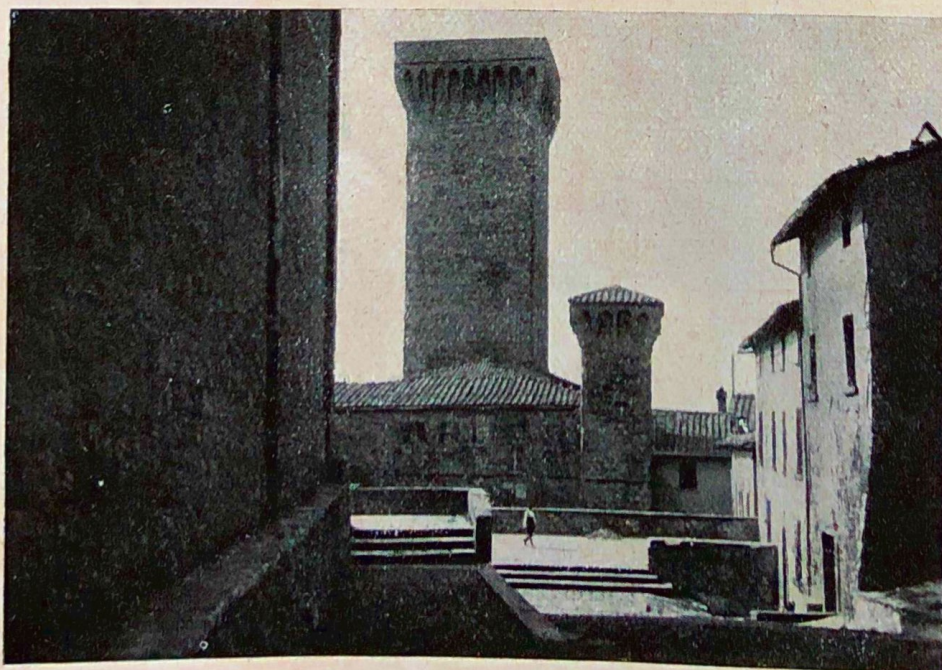
Per quanto in quella notte il Maresciallo avesse cominciato a ritirare le artiglierie e le sue truppe, per l'abilità ed il silenzio con i quali erano stati condotti i movimenti, solo all'alba il Marchese potè aver notizia della ritirata nemica.

Con pronta risoluzione, questi, dando ordine alle truppe di vedetta ed a quelle avanzate di attaccare il nemico per trattenerlo, mise subito in linea la cavalleria disponendo a massa la fanteria, avendo inoltre cura di mettere al centro di questa i tedeschi (sulla cui saldezza contava molto), con ai lati, come truppe di manovra, gli spagnoli e gli italiani.

Intanto lo Strozzi, pur cercando di evitare la battaglia, ad ogni buon fine disponeva in linea le sue truppe, che erano formate da dieci insegne di tedeschi, dieci di svizzeri dei Grigioni, quattordici di francesi e da cinque o seimila italiani.

I due eserciti erano quasi equivalenti in forze, e composti ciascuno di circa quindicimila uomini che si apprestavano a combattere decisamente e volonterosamente, consapevoli che la battaglia avrebbe segnato, se non la fine, certo la decisione della guerra e, in ogni caso, la cessazione di un insostenibile stato di cose.

Il Marchese, dopo aver percorso la linea di schieramento dando comandi, consigli e incoraggiamenti e parlando ai soldati delle varie nazioni nella loro lingua e mettendosi — segno della sua decisione di battaglia — la cornetta di generale a tracolla, salito sul luogo più eminente, osservava i movimenti delle truppe dello Strozzi. Questi, consapevole della sua posizione svantaggiosa, come ultimo tentativo per sottrarsi alla battaglia fece muovere la cavalleria per disimpegnare le truppe che scaramucciavano accanitamente all'arma bianca — e tutta la battaglia per l'esaurimento delle munizioni fu quasi combattuta così! — mandando una compagnia a stormeggiare davanti alle truppe del Marchese. Questi aveva però accortamente disposto la sua cavalleria ad una certa distanza dal vallone per darle modo di manovrare, e — atteso il momento favorevole — la lanciò contro quella francese, che non solo non resse all'urto, ma voltò le briglie. Il Maresciallo Strozzi, vista la mala prova della cavalleria fece avanzare le fanterie tentando impegnare quelle avversarie prima che quel successo iniziale potesse essere sfruttato dal Marchese di Marignano.

Questi, invece, che per profittarne aveva già cominciato a far muovere le fanterie, veduta l'avanzata di quelle nemiche arrestò il movimento attendendo che passassero lo Scannagallo, e, appena vistele iniziare la salita, mentre erano ancora scomposte

TORRE E TORRETTA DI ANGOLO DEL CASSERO DI LUCIGNANO.

dal passaggio del corso d'acqua lanciò loro addosso, con l'impeto che veniva aumentato dal precipitarsi della massa lungo la scarpata in forte declivio, il formidabile squadrone dei suoi fanti.

Al cozzo furioso, le prime file non ressero e vennero ributtate in confusione sulle truppe che stavano attraversando lo Scannagallo; e, nonostante la mirabile resistenza delle insegne dei tedeschi dello Strozzi (che erano costituite dai resti delle truppe già comandate da Giovanni delle Bande Nere), tutto l'esercito dei Senesi cominciò a ripiegare in disordine mentre nel campo avverso Niccolò Madruzzi, capo di un reggimento di tedeschi, e Marco Sittich d'Altemps, comandante di una compagnia alemanna trascinavano i soldati di parte imperiale a stringere furiosamente i nemici e, per gli ordini del Marchese, senza arrestarsi a prendere — come si usava — i prigionieri, per ottenerne il riscatto.

Piero Strozzi tentò allora di rincuorare i suoi anche con l'esempio; e, trascinato dal suo temperamento coraggioso, si spinse a combattere in primissima linea; ma ferito prima di archibugio e poi di picca, dovette ritirarsi. La sua scomparsa dalla fronte segnò lo sfacelo; prive della sua guida, le sue truppe si sbandarono lasciando sul campo varie migliaia di morti e di feriti e raggiunsero prima Lucignano e poi Montalcino, dove si radunarono.

L'intera sua artiglieria rimase in possesso del vincitore che, radunate le ottantatrè insegne trovate sul campo di battaglia, le mandò con la nuova della vittoria al Duca Cosimo dei Medici.

***

Con quella battaglia il destino di Siena era deciso ed il figlio di Giovanni delle Bande Nere vedeva il sogno della sua signorìa su quasi l'intera Toscana prossimo ad avverarsi, ed ormai sicuro da attacchi e da pericoli il suo Stato. Nell'esplosione della gioia sua, della Corte e delle popolazioni, libere ormai da ogni timore, egli istituì con saggio consiglio, a ricordo della vittoria, l'ordine dei Cavalieri di Santo Stefano — chè la battaglia aveva avuto luogo nel giorno dedicato a quel Santo — i quali dovevano in seguito aver tutte le sue cure e tornare di tanta utilità nella lotta contro la pirateria e contro gl'infedeli, fornendo un corpo scelto ed una nuova forza per il Ducato.

(*fot. R. Soprintendenza, Firenze*)
IL TEMPIO DI S. MARIA DELLA VITTORIA ERETTO, SU DISEGNO DI BARTOLOMEO AMMANNATI, A RICORDO DELLA BATTAGLIA DI MARCIANO.

Più tardi, nel 1572, Cosimo I — in apparenza per riporvi le ossa dei morti in quella battaglia, nella sostanza per ricordare ai popoli della Valdichiana quella vittoria e la propria potenza — in un luogo eminente, scelto dal Vasari vicino allo Scannagallo, fece costruire su disegno di Bartolomeo Ammannati un tempio ottagono, a cui diede il nome di Santa Maria della Vittoria, tempio che ancor oggi, con la sua linea purissima, mette una nota di bellezza nel paesaggio circostante.

Ma in avvenire quella gemma architettonica, che purtroppo ha molto risentito dell'abbandono in cui è stata lasciata, non rimarrà a ricordare solo tempi di lotte fratricide e di soggezione straniera, perchè i Comuni della Valdichiana ne cureranno il restauro con il proposito di dedicarla ai loro Caduti nell'ultima guerra e ad esaltazione della grande e recente nostra vittoria!

ALESSANDRO DEL VITA

ENTE NAZIONALE ENIT INDVSTRIE TVRISTICHE

Riduzione dei prezzi dei servizi negli alberghi, alberghi diurni, agenzie di viaggio.

La Federazione Nazionale Fascista Alberghi e Turismo ha emanato, in una sua circolare, nuove norme sulle riduzioni dei prezzi negli alberghi, intese ad evitare possibili equivoci od errate interpretazioni delle note deliberazioni del Consiglio Nazionale della Federazione stessa.

Alberghi, alberghi meublés, pensioni. — La diminuzione del 10 % da praticarsi sui prezzi dei servizi alberghieri riguarda naturalmente tutte le aziende rappresentate da questa Federazione Nazionale (alberghi, alberghi meublés e pensioni).

Essa deve essere applicata su tutti i prezzi praticati ai clienti alloggiati al momento della sua entrata in vigore (16 aprile) e, quindi, oltre che sui prezzi delle camere, anche su quelli delle pensioni, *su tutti i prezzi dei pasti e delle somministrazioni extra* (bevande, vini, acque minerali, liquori, consumazioni di caffetteria, ecc.).

Qualora, però, vi fossero dei clienti i quali paghino *per la camera* il prezzo massimo denunciato al Commissariato per il Turismo, la riduzione su tale prezzo sarà del 15 %.

La riduzione del 15 % sui prezzi delle camere denunciati e pubblicati sull'« Annuario Alberghi 1934 » deve intendersi nel senso che in tale proporzione sono da ridursi tutti i prezzi delle camere (minimo e massimo delle camere ad 1 e 2 letti, con o senza bagno), avvertendo che, agli effetti delle sanzioni prescritte dalla Legge 16 maggio 1932, n. 557, varranno i nuovi prezzi ridotti.

Alla modificazione dei prezzi pubblicati nell'Annuario provvederà di ufficio l'ENIT.

Alberghi diurni. — Dovranno applicare la riduzione del 10 % su tutti indistintamente i prezzi dei propri servizi.

Agenzie di viaggio. — La riduzione del 10 % deve essere effettuata sulle tariffe dei servizi propri delle Agenzie, ossia di quei servizi che esse forniscono direttamente e non come semplici intermediarie. Sono soggette, pertanto, a riduzione le tariffe dei *forfaits,* dei *sight-seeing,* delle escursioni, ecc.

Sono escluse dalla riduzione suddetta le tariffe dei trasporti automobilistici non gestiti in proprio dalle Agenzie stesse.

Nuovi Corsi di Turismo a Roma.

Come fu già annunciato, la Commissione Tecnica del Consiglio Centrale del Turismo, incaricata di formulare i programmi dei corsi di turismo per gli aspiranti alle carriere di segretari di Enti Turistici regionali o provinciali, di stazioni di cura, soggiorno e turismo, di pro-loco, nonchè alle funzioni di commissari di bordo, di addetti ad agenzie di viaggio o uffici d'informazioni, ecc., presentò a S. E. il Commissario per il Turismo le proposte concrete per l'attuazione dell'iniziativa presso il R. Istituto Superiore di Scienze Economiche e Commerciali di Roma.

L'on. Suvich, presi gli opportuni accordi col competente Ministero dell' Educazione Nazionale, elaborò una convenzione con S. E. Acerbo, Rettore del R. Istituto Superiore, per l'impianto ed il funzionamento dei seguenti insegnamenti, integrativi del Corso di Economia Turistica già esistente da alcuni anni nel suddetto Istituto:

1) Amministrazione e contabilità degli enti periferici del turismo;
2) Elementi di archeologia, storia ed arte;
3) Geografia turistica;
4) Contabilità di agenzia e tecnica delle organizzazioni turistiche;
5) Lingue estere (francese, inglese, tedesco).

Per l'ammissione ai suddetti corsi si richiede un titolo di studio parificato alla licenza liceale. Il Ministero dell'Educazione Nazionale potrà tuttavia anche consentire che, in mancanza del suddetto titolo, il candidato si sottoponga ad un esame di ammissione.

I corsi di turismo avranno per ora la durata di un anno e daranno luogo — giusta Ministeriale 27 febbraio 1933 n. 18894 — al rilascio di attestati preferenziali per l'assunzione di impieghi ed incarichi nel campo turistico.

Per maggiori informazioni rivolgersi alla Segreteria Generale dell'Istituto in Roma - piazza Borghese.

L'inaugurazione dell'Ufficio Informazioni dell'ENIT a Bruxelles.

È stata inaugurata la sede della Delegazione dell'ENIT a Bruxelles alla presenza del R. Ambasciatore d'Italia a Bruxelles, del personale dell'Ambasciata d'Italia, del Direttore della CIT e di numerose personalità della Colonia Italiana nel Belgio.

Con l'inaugurazione di questo Ufficio Informazioni dell'ENIT la vasta rete di Uffici e di Delegazioni dell'ENIT all'estero viene ad ampliarsi notevolmente.

L'Italia turistica può così contare per la sua espansione all'estero oltre che sulle Delegazioni anche su 15 Uffici d'Informazioni, distribuiti nelle seguenti capitali: Buenos Aires, Vienna, Bruxelles, Praga, Santiago del Cile, Cairo, Parigi, Nizza, Berlino, Londra, Amsterdam, New York, Stoccolma, Zurigo (con le filiali di Ginevra e Lugano) e Budapest.

PER LE VOSTRE VACANZE, al mare o al monte,

PER LE VOSTRE GITE, in auto, in moto, in bicicletta o a piedi, in terra e in mare,

il Touring Vi offre con le sue Carte e le sue Guide il corredo indispensabile per lo studio e l'organizzazione d'ogni escursione.

Per gli automobilisti frettolosi ecco la *Carta automobilistica al 650.000* in 2 fogli e quella *al 200.000* in 30 fogli; per il turista, la *Carta d'Italia al 250.000* in 62 fogli che costituisce la più bella e la più pratica carta turistica d'Italia; per l'escursionista e l'alpinista il Touring ha preparato infine la magnifica serie dei fogli della *Carta delle Zone Turistiche d'Italia al 50.000.*

CARTA AUTOMOBILISTICA al 650.000 in 2 fogli

	Alla Sede	Italia e Colonie	Estero
Tipo comune, rilegato a libretto – per ciascun foglio	L. 7 —	L. 8 —	L. 10,50
Tipo di lusso, montato in tela – per un foglio	» 14 —	» 16 —	» 18,50

CARTA AUTOMOBILISTICA D'ITALIA al 200.000 in 30 fogli

Ciascun foglio	L. 4 —	L. 5 —	L. 6,50
Ogni foglio in più (oltre il primo)	» 4 —	» 4,20	» 4,50
I dieci fogli finora pubblicati (N. 1, 2, 3, 4, 5, 7, 8, 10, 11, 17)	» 40 —	» 43 —	» 48 —

CARTA D'ITALIA al 250.000 in 62 fogli

Ciascun foglio	L. 1 —	L. 1,80	L. 2,50
Raccolta completa di 62 fogli	» 50 —	» 55 —	» 60 —
Indice generale dei nomi contenuti nei fogli della Carta	» 5 —	» 8,50	» 12 —

CARTA DELLE ZONE TURISTICHE D'ITALIA

al 20.000

Gruppo delle Grigne	L. 3 —	L. 4 —	L. 5 —

al 50.000

1. - Cortina d'Ampezzo e le Dolomiti Cadorine	L. 3 —	L. 4 —	L. 5 —
2. - Palermo, la Conca d'Oro e dintorni	» 3 —	» 4 —	» 5 —
3. - Il Cervino e il Monte Rosa	» 3 —	» 4 —	» 5 —
4. - La Riviera di Levante da Genova a Sestri	» 2 —	» 3 —	» 4 —
5. - La Val Gardena e i Gruppi della Marmolada, Catinaccio e Sella	» 3 —	» 4 —	» 5 —
6. - Bolzano e dintorni	» 2 —	» 3 —	» 4 —
7. - Merano e dintorni	» 2 —	» 3 —	» 4 —
8. - Il Golfo di Napoli (Napoli, il Vesuvio, i Campi Flegrei, Ischia)	» 2 —	» 3 —	» 4 —
9. - Il Golfo di Napoli (La Penisola Sorrentina, Salerno, Capri)	» 2 —	» 3 —	» 4 —
10. - San Martino di Castrozza e le zone adiacenti	» 8 —	» 9 —	» 10 —
11. - La Riviera di Sanremo, Ospedaletti e Bordighera	» 4 —	» 5 —	» 6 —
12. - Gruppo del Monte Bianco	» 8 —	» 9 —	» 10 —
13. - Gruppo Ortles-Cevedale	» 8 —	» 9 —	» 10 —
14. - Gruppo Adamello-Presanella	» 8 —	» 9 —	» 10 —
15. - Gruppo di Brenta	» 8 —	» 9 —	» 10 —
16. - Gran Sasso d'Italia	» 8 —	» 9 —	» 10 —

al 200.000

Roma e dintorni, con la pianta schematica al 20.000 degli attraversamenti di Roma	L. 2 —	L. 3 —	L. 4 —

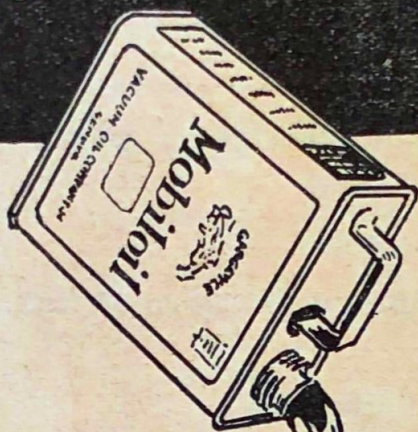
NUOVISSIMA CARTA D'ITALIA al 500.000 in 13 fogli

Fogli 1, 2, 3, 4, 5, 6, ciascuno	L. 2 —	L. 2,50	L. 3 —

GUIDA «DA RIFUGIO A RIFUGIO»

Vol. I. - Alpi Pusteresi, Aurine, Breonie, Passirie e Venoste	L. 15 —	L. 16,50	L. 18,50
Vol. II. - Dolomiti Occidentali	» 15 —	» 16,50	» 18,50
Vol. III. - Ortles, Adamello, Brenta, Baldo e adiacenze	» 15 —	» 16,50	» 18,50

GUIDA DEI MONTI D'ITALIA

Vol. I. - Alpi Marittime	L. 18 —	L. 20 —	L. 22 —

Carta Automobilistica d'Italia
al 200.000 in 30 fogli.

La nuova carta è a sette colori: nero, per gli scritti, le strade, le ferrovie, le acque, ecc.; celeste, per i mari, laghi e fiumi di notevole ampiezza; due bistri, per il rilievo orografico; giallo, per le strade statali e le autostrade; verde, per le strade di grande comunicazione o di particolare interesse turistico; rosso, per le indicazioni delle distanze e delle pendenze. Cura speciale si è posta nella selezione degli scritti e dei segni topografici per la migliore leggibilità della carta. Così, mentre sono state omesse le mulattiere, l'orografia offre soltanto nomi e quote dei capisaldi montuosi visibili dalla strada (corrispondenti a quelli che rappresentano le massime elevazioni o danno il nome a un gruppo).

SPECCHIO D'UNIONE DEI FOGLI DELLA CARTA AUTOMOBILISTICA AL 200.000.

Con grande evidenza sono rappresentate le particolarità topografiche interessanti l'automobilista: attraversamenti degli abitati, circonvallazioni, bivi, passaggi a livello, sovrapassaggi, sottopassaggi, ponti, traghetti, ecc.

La carta è costituita di 30 fogli (di cui 14 di cm. 105 × 45; 9 di cm. 94 × 45; 4 di cm. 53 × 45; 3 di cm. 85 × 45) dell'altezza costante di cm. 45 di campo disegnato. Ciascun foglio ripiegato risulta di formato comodissimo e consultabile senza necessità di spiegamento. Sono usciti finora i fogli N. 1-2-3-4-5-7-8-10-11-17.

È prevista sin d'ora una speciale edizione rilegata in forma d'atlante.

Ogni foglio: alla Sede del T. C. I., **L. 4;** Italia e Colonie, **L. 5;** Estero, **L. 6,50** (ogni foglio in più oltre il primo, rispettivamente **L. 4; L. 4,20; L. 4,50;** la raccolta dei 10 fogli finora pubblicati, rispettivamente **L. 40; L. 43; L. 48**).

VITA DEL TOURING

VERBALE DI SCRUTINIO

delle schede di votazione per l'approvazione del Bilancio 1933 e delle relative: Relazione del Consiglio e Relazione dei Sindaci, pubblicate nella Rivista mensile del T. C. I. «Le Vie d'Italia», N. 5, maggio 1934 e sul «Bollettino di Informazioni ai Soci», N. 3, maggio 1934-XII.

Nella Sede del Touring Club Italiano, oggi 1° agosto 1934-XII alle ore 9, i Sindaci sottoscritti, Rag. Cav. Uff. Angelo Lonati, Rag. Cav Camillo Magnocavallo e Dott. Rag. G. B. Rocca, in obbedienza al disposto dell'art. 33 dello Statuto Sociale e all'ordine del giorno pubblicato per la votazione per *referendum* nella Rivista *Le Vie d'Italia*, maggio 1934, e riportato nel *Bollettino d'Informazioni ai Soci*, N. 3, maggio 1934-XII, constatata l'incolumità dei suggelli apposti alle 12 urne in cui furono raccolte le schede, procedono allo spoglio delle schede medesime pervenute a tutto il 31 luglio 1934 e dànno atto col presente verbale dei risultati:

Votanti	N.	49.609
Approvano il Bilancio	»	49.586
Non approvano il Bilancio	»	23

Sono eletti pel triennio 1934-35-36 a *Consiglieri* i Signori:

Badini Dott. Gr. Uff. Mario	con	voti	N.	49.485
S. E. Bianchi Prof. Emilio, Accad. d'Italia	»	»	»	49.527
Bognetti Prof. Gr. Uff. Giovanni	»	»	»	49.527
S. E. De Capitani d'Arzago, Sen. March. Avv. Giuseppe	»	»	»	49.489
Desio Prof. Dott. Ardito	»	»	»	49.516
Gorla Dott. Ing. Gr. Uff. Giuseppe	»	»	»	49.491
Johnson Comm. Federico	»	»	»	49.487
Moro Rag. Comm. Piero	»	»	»	49.493
S. E. Raimondi Sen. Avv. Cav. di Gr. Cr. Antonio	»	»	»	49.493

e per l'esercizio 1934 a *Sindaci* i Signori:

Lonati Rag. Cav. Uff. Angelo	con	voti	N.	49.530
Magnocavallo Rag. Cav. Camillo	»	»	»	49.525
Rocca Dott. Rag. Giambattista	»	»	»	49.542

Sono stati dati anche alcuni pochi voti su nominativi diversi. Non essendosi fatta dai presenti alcuna eccezione, il verbale viene chiuso alle ore 12, previa lettura ed approvazione.

I Sindaci
Rag. A. Lonati
Rag. C. Magnocavallo
Rag. G. B. Rocca.

Questa votazione mantiene integralmente le tradizionali caratteristiche delle precedenti: cioè una concordia così piena da poterla dire unanime: concordia che si è rivelata non solo nell'approvazione del Bilancio e della Relazione morale e finanziaria, ma anche nella riconferma degli antichi Consiglieri e nell'accoglienza fatta alla designazione dei nuovi.

Ma ciò che forma una maggior ragione di compiacenza per il Consiglio e una promessa per l'avvenire del Touring è l'accresciuto numero dei votanti, che da 32.500 nello scorso anno, salirono a 49.609.

Che cosa significa questo se non un maggior interessamento da parte dei Soci alla vita del nostro Sodalizio? Abbiamo dunque ragione di felicitarcene e di esprimere la nostra gratitudine a quanti hanno inviato la loro scheda.

Faremo quanto ci è possibile per conservare al Touring una così incoraggiante fiducia, ispirandoci anche per l'avvenire al proposito di renderlo sempre più utile strumento di ogni ascensione del nostro Paese.

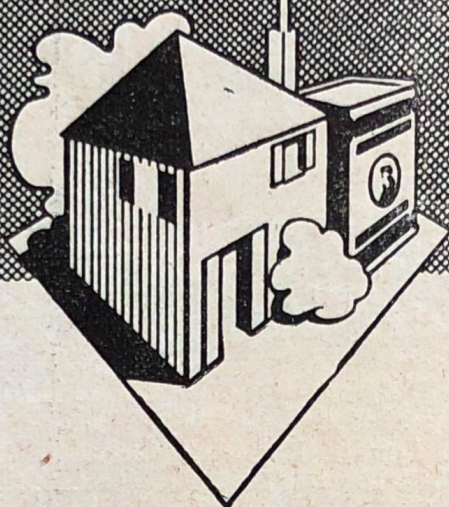
La Presidenza.

La III edizione del volume « Il Medio e Basso Isonzo » della Guida dei Campi di Battaglia.

In base al grandioso programma approvato dal Duce per la sistemazione definitiva delle Salme dei Caduti in guerra, tali Salme — prima sparse in ben 1840 Cimiteri (Cimiteri esclusivamente militari, Cimiteri civili ampliati dall'Autorità Militare per far posto, negli ampliamenti, a Salme di Caduti, e Cimiteri civili contenenti anche Salme di Caduti) nel vastissimo territorio delle 17 provincie che da Sondrio a Trieste, a Fiume ed a Zara fecero parte della zona di guerra — sono attualmente in via di concentramento in sole 34 Opere monumentali destinate a durare attraverso i secoli e ad attestare la perenne riconoscenza dell'Italia verso i suoi Morti gloriosi.

Le Salme dei Caduti appartenenti agli Eserciti alleati verranno conservate negli attuali Cimiteri speciali. Quelle dei Caduti austriaci saranno riunite nei Cimiteri austriaci già esistenti, previi i necessari ampliamenti.

In relazione a questa nuova sistemazione, si è reso necessario l'aggiornamento di alcuni volumi della nostra Guida dei Campi di Battaglia: primo fra di essi, quello relativo al Medio e al Basso Isonzo.

In questa Regione infatti sono in costruzione tre delle suddette Opere monumentali e precisamente: il Cimitero Militare di Redipuglia (la più importante delle 34 Opere suaccennate, il più vasto e maestoso Cimitero del mondo, nel quale verranno raccolte ben 100.000

Salme), il Monumento Ossario di Oslavia e il Tempio Ossario di Udine. Nelle tre Opere saranno concentrate circa 165.000 Salme, già sparse in 452 Cimiteri esistenti lungo la linea dell'Isonzo, da Plezzo al mare, e nella provincia di Udine.

La III edizione del volume «Il Medio e Basso Isonzo», che esce in luce in questi giorni, tiene conto della grande trasformazione in corso e descrive le nuove Opere monumentali in costruzione a Redipuglia, Oslavia e Udine.

Il volume — che consta di 186 pagine, 114 illustrazioni e 7 cartine — è in vendita ai Soci del T.C.I. ai seguenti prezzi: alla Sede, **L. 8;** in Italia e Colonie, **L. 9;** all'Estero, **L. 12.**

L'escursione del T. C. I. « Dal Sabotino al Carnaro ».

Lo spazio, nostro tiranno, ci ha impedito di accennare nello scorso fascicolo ai risultati dell'annunciata Escursione nella Venezia Giulia, che si è svolta dal 13 al 17 giugno u. s., con la partecipazione di ben duecento Soci del nostro Sodalizio.

Rimediamo oggi, per quanto in ritardo, affermando che la manifestazione ha avuto un successo veramente completo ed ha lasciato nei Soci partecipanti un ricordo incancellabile, sia per l'interesse e la bellezza dei luoghi visitati, sia per i ricordi della grande guerra ad essi collegati, sia — infine — per le entusiastiche accoglienze avute nelle località di sosta e di passaggio.

Il concentramento dei gitanti, come è noto, è avvenuto a Trieste, e nella prima giornata di escursione essi si sono recati a visitare le Grotte di S. Canziano, che sono state per la maggior parte dei partecipanti una rivelazione.

La seconda giornata è stata invece dedicata alla visita di Gorizia, e i nostri Soci sono saliti al M. Sabotino, indi al S. Michele e si sono recati infine a rendere omaggio ai prodi Caduti accolti nella pace del Cimitero degli «Invitti» a Redipuglia, donde la carovana ha poi proseguito per Aquileia e per Grado.

Il giorno seguente i duecento Soci hanno effettuato la traversata del Golfo di Trieste, da Grado a Capodistria; di qui hanno attraversato, in grandi torpedoni automobili, l'Istria per la strada di Pinguente, salendo al Rifugio-Albergo Duchessa d'Aosta, al M. Maggiore, e scendendo nel pomeriggio ad Abbazia. Nello stesso giorno passavano a Fiume, ove — accompagnati con squisita gentilezza e premura dal Podestà in persona — visitavano la città, le opere portuarie, il Mausoleo dei Legionari Fiumani e Punta Barros.

Il quarto giorno dell'escursione è stato in parte dedicato ad una gita sul Golfo del Carnaro ed alla visita della graziosa e interessante cittadina di Cherso, nell'Isola omonima.

L'ultimo giorno, la carovana raggiunse in automobile il Rifugio Gabriele d'Annunzio, donde la maggior parte dei gitanti proseguì a piedi per la vetta del M. Nevoso. Nel pomeriggio furono visitate le meravigliose Grotte di Postumia e, infine, la comitiva si sciolse a Trieste.

Adempiamo ora al gradito còmpito di esprimere i vivi sensi di grazie del Sodalizio e di tutti i partecipanti alle gentili persone che ci hanno offerto la loro preziosa collaborazione affinchè la manifestazione avesse il più brillante svolgimento, dolenti se, nella citazione, involontariamente incorreremo in qualche inevitabile dimenticanza. Ringraziamo dunque S. E. il Senatore Riccardo Gigante, Podestà di Fiume e il Vice Podestà della stessa città; l'onorevole Ing. Comm. Giuseppe Cobolli Gigli, Capo Console del T. C. I. di Trieste, col Dottor Guido Calissano, il signor Paolo Almeda, il Cav. Antonio Berani, il Cav. Eugenio Boegan, Consoli del T. C. I. per Trieste; il Prof. Antonio Iviani ed altri Soci della Società Alpina delle Giulie, che gentilmente si prestarono a guidare la comitiva durante la visita alle Grotte di S. Canziano; il Ten. Col. Cav. Dott. Vincenzo Fiumefreddo, Console di Trieste; il Dott. Ing. Carlo Bresciani, Capo Console di Gorizia; il Cav. Carlo Corubolo, Direttore dell'O. N. D. di Gorizia; il Podestà di Abbazia; il Conte Col. Cesare Pettorelli Lalatta, Console del T. C. I. per Abbazia, che ha collaborato validamente al ricevimento della comitiva, unitamente al Presidente del Comitato di Cura di Abbazia; il signor Dino Colombo, delle RR. Grotte di Postumia; il Presidente del Gruppo di Propaganda Alberghiera Gradese di Grado; il Prof. Dott. Francesco Semi, Console per Capodistria e il Prof. G. B. Brusin, Console per Aquileia, che guidarono i gitanti illustrando loro i monumenti insigni delle due rispettive località; il Cav. Arturo Cherubini, Console di Redipuglia e i molti altri, di cui ci sfugge il nome, ma ai quali siamo egualmente e profondamente grati per le loro gentili e premurose prestazioni.

PERCHÈ IO PORTO LENTI PUNKTAL?

Chi, avendo portato lungamente lenti Punktal, volesse far la prova di rimettersi i vecchi occhiali di prima, avrebbe la immediata ed evidente percezione della differenza che passa fra le lenti di una volta e le lenti moderne. Egli avrebbe la misura del grande beneficio negato a tutti coloro che, per apatia o per inconsapevolezza, continuano ad imporre ai propri occhi tipi di lenti antiquate. Di fronte a queste, le lenti Zeiss Punktal hanno come l'effetto di far cessare una oppressione degli occhi. Esse procurano la gioiosa soddisfazione di un vasto campo visivo nitidissimo in ogni direzione, e sopprimono ogni sforzo per gli occhi. Nell'individuo dalla vista difettosa sorge un rafforzato senso di sicurezza per la fiducia di poter in qualsiasi caso valere quanto una persona dagli occhi perfettamente normali.

LENTI DA OCCHIALI PERFETTE!

SOLTANTO L'OTTICO

può garantire una razionale applicazione degli occhiali. Uno sguardo alla vetrina di un ottico basta per sapere se egli tiene le Lenti Zeiss Punktal. Prezzi delle lenti: da L. **18** cad. in più.

OGNI LENTE È MUNITA DELLA MARCA DI FABBRICA DEPOSITATA
ESIGETE DALL'OTTICO CHE VI SIA MOSTRATA

Opuscolo "Punktal 162„ gratis e franco invia
"LA MECCANOPTICA" S. A. S.
Telefono 89-618 - **MILANO** (2/19) - Corso Italia, 8
RAPPRESENTANZA GENERALE PER L'ITALIA DELLA CASA
CARL ZEISS - JENA

NOTIZIE ED ECHI

TURISMO

Una nuova e felice applicazione turistica della Marina Mercantile.

E' il caso di dire: benedette le città di mare! Esse possono infatti risolvere di botto, secondo una recentissima felice iniziativa, l'arduo problema alberghiero nei periodi eccezionali di affollamento.

Ed ecco come: in previsione della stragrande affluenza di visitatori italiani ed esteri, che quest'anno si attende per l'apertura della Fiera del Levante, la Presidenza dell'Ente Autonomo ha ottenuto la collaborazione della Società di Navigazione «Italia» che, con spirito di comprensione delle imponenti necessità create dallo speciale avvenimento, ha disposto perchè dal giorno 6 settembre sino alla fine delle manifestazioni la nave *Conte Biancamano* rimanga ancorata nel porto di Bari per assolvere ad una bene avvisata funzione di ospitalità.

Il compito affidato alla bella nave risolve così per il turista il problema degli alloggi con signorilità e vastità di mezzi.

La *Biancamano* sarà a Bari il 5 settembre ed inizierà il servizio di pensione (vitto e alloggio) il giorno dell'inaugurazione della Fiera, avendo a disposizione ben 500 cabine di classe unica (per la quale saranno utilizzate cabine di I e II classe con trattamento di prima) e 900 cabine di classe turistica. Il costo giornaliero è di lire 50 per la classe unica e di lire 30 per quella turistica. Il servizio d'imbarco e di sbarco sarà celermente effettuato a mezzo di motoscafi e vaporini i quali saranno di stazione alla banchina centrale.

Ogni richiesta dev'essere indirizzata alla Fiera del Levante - Servizio Alloggi.

I passaporti turistici.

Il Consiglio dei Ministri, nella sua adunanza del 30 giugno u. s., su proposta del Capo del Governo, ha approvato uno schema di provvedimento, in grazia del quale potranno essere rilasciati ai turisti speciali passaporti, denominati appunto «passaporti turistici», della validità di un mese.

Il rilascio sarebbe fatto dalle autorità *estere* dei Paesi che riconoscano, a titolo di reciprocità, i passaporti identici rilasciati in Italia, dove il prezzo di rilascio ammonterebbe a 20 lire.

Con lo stesso provvedimento si riconosce la validità dei «buoni alberghieri».

L'uso dei buoni d'albergo austriaci.

In seguito all'accordo stipulato fra il Governo italiano e il Governo austriaco, i turisti austriaci potranno pagare anticipatamente in scellini le spese del loro soggiorno in Italia, mediante l'acquisto presso un'agenzia dell'Ufficio Austriaco del Turismo, oppure una agenzia della C. I. T., di buoni d'albergo speciali, per un importo massimo di 800 scellini per persona. Potranno pure procurarsi dei buoni turistici in valuta italiana da 50 e da 100 lire valevoli per il pagamento dei conti in tutti gli alberghi d'Italia. Oltre i detti buoni ogni turista austriaco che venga in Italia avrà il diritto di esportare al massimo una somma di 200 scellini in valori austriaci e di 500 scellini in valori esteri. Circa l'uso dei detti buoni, la Federazione Nazionale Fascista Alberghi e Turismo si è impegnata con la Banca Nazionale Austriaca a vigilare in Italia che gli alberghi e le pensioni da essa rappresentati, accettando in pagamento i buoni d'albergo, si attengano scrupolosamente alle seguenti norme:

1° I buoni dovranno essere pagati solamente all'ospite intestatario del buono stesso e l'albergatore dovrà, all'atto del pagamento, assicurarsi dell'esatta identità dell'intestatario a mezzo del rispettivo passaporto, il cui numero dovrà essere trascritto sul conto dell'albergo stesso.

2° Il proprietario d'albergo o pensione dovrà accettare detti buoni solamente in pagamento di servizi di ospitalità o turistici da esso forniti, e non potrà concedere somme in contanti se non nella misura massima del 10 % dell'ammontare totale della nota del proprio albergo o pensione. La differenza fra l'ammontare del conto d'albergo e quello dei buoni dati in pagamento può esser versata in contanti al possessore dei buoni stessi, con l'avvertenza che tale differenza non potrà, in alcun caso, essere pari o superiore a L. 100.

Modificazione all'elenco dei valichi di frontiera.

Un recente decreto aggiunge nell'elenco dei valichi terrestri del Regno, attraverso i quali è consentito il passaggio delle persone fornite di passaporto o di altro documento internazionale equipollente, la *Forcola di Livigno* sul confine italo-svizzero, in provincia di Sondrio. Detto valico rimarrà aperto al transito limitatamente alla stagione estiva.

La notizia è stata accolta col più vivo plauso nel mondo turistico, che vede facilitato un interessante accesso fra la Media Engadina e l'Alta Lombardia.

AUTOMOBILISMO

Il Concorso Internazionale alpino per autoveicoli a carburanti sussidiari.

Riferendoci a quanto abbiamo pubblicato nel numero di luglio della nostra Rivista a pag. 249, ricordiamo che la Presidenza del Consiglio dei Ministri ha dato il suo parere favorevole alla manifestazione organizzata dal Consiglio Austriaco dell'Economia e che si svolgerà dal 17 settembre al 7 ottobre p. v. E' desiderio delle superiori gerarchie che l'Italia vi sia rappresentata da un complesso di autoveicoli adeguato all'importanza ed al prestigio della nostra Nazione. Si invitano pertanto le Case costruttrici di autoveicoli a gassogeno, oppure con motore Diesel, od alimentati da carburanti sussidiari di qualsiasi natura, a voler iscrivere sollecitamente gli automezzi di loro fabbricazione. Le iscrizioni possono essere effettuate fino al 1° corrente presso il Consiglio Nazionale Austriaco dell'Economia (Stubenring, 8-10, Vienna), oppure al Touring Club Italiano presso il quale verranno eccezionalmente accolte quelle che perverranno entro il 10 corrente, prima decade di settembre

La manifestazione è dotata di ricchi premi e, per la sua importanza tecnica ed il suo carattere internazionale, si presenta particolarmente interessante.

La limitazione delle segnalazioni acustiche nelle città durante le ore notturne.

Il Governatore dell'Urbe, il quale, con sua ordinanza del 25 ottobre 1931, aveva vietato agli autoveicoli che circolano nell'abitato di usare le segnalazioni acustiche dalle ore 23,30 alle ore 6 del mattino, ha ora con una nuova ordinanza vietato, a decorrere dal 1° agosto 1934, l'uso delle segnalazioni acustiche degli autoveicoli dalle ore 23 alle ore 6 del mattino successivo. I conducenti sono tenuti a rallentare dovunque se ne verifichi la necessità, in modo da rendere inutile l'impiego delle segnalazioni.

L'ordinanza suddetta è stata emanata in forza dell'art. 128 del Codice Stradale, il quale dà facoltà ai Comuni di dettare norme relative alla circolazione nell'interno degli abitati, «purchè tali norme non siano contrarie alle disposizioni del decreto».

Ora è noto che l'art. 30 dello stesso Codice stabilisce che «prima di sorpassare, ovvero prima di incrociare nei punti malagevoli, in prossimità delle biforcazioni o dei crocevia, ed ogni qual volta la strada innanzi non sia libera o visibile per un tratto sufficiente, i conducenti sono tenuti a richiamare l'attenzione degli altri conducenti e dei pedoni, facendo uso dei segnali regolamentari o con la voce».

Confrontando le disposizioni governatoriali con quelle del Codice Stradale e facendo l'ipotesi del caso di uno scontro ad un incrocio di strada, si era formulato il seguente quesito: potrà ritenersi in colpa il conducente di un autoveicolo, il quale non ha dato nelle ore notturne i segnali acustici prescritti dall'art. 30 del Codice Stradale e ha quindi cagionato uno scontro, nonostante il rallentamento?

A parte questa domanda, a cui risponderanno eventualmente i giudici nel caso che debbano giudicare un caso analogo a quello ipotetico, restava pur sempre la questione della legittimità dei provvedimenti governatoriali nei confronti degli art. 128 e 30 del Codice Stradale.

A sanare questa illegittimità è opportunamente intervenuto il R. decreto legge 3 maggio 1934, N. 1141, pubblicato sulla *Gazzetta Ufficiale* del 24 luglio scorso. Esso provvede a dare ai Comuni la facoltà di emettere disposizioni regolamentari intese a vietare l'uso delle segnalazioni acustiche degli autoveicoli in determinate ore notturne. Le contravvenzioni a tali disposizioni saranno passibili delle penalità di cui al penultimo capoverso dell'articolo 58 del T. U. 8 dicembre 1933, e cioè dell'ammenda da L. 200 a L. 500.

Le dette norme dovranno essere sottoposte all'approvazione del Ministro dei Lavori Pubblici, di concerto col Ministro delle Comunicazioni.

Malgrado questa disposizione di legge, resta pur sempre la difficoltà di far conoscere agli automobilisti, specialmente a quelli forestieri e stranieri, in quali Comuni esistano le limitazioni e quali siano le ore in cui è vietato l'uso delle segnalazioni acustiche. Sarebbe pertanto preferibile una norma unica e generale per tutti i Comuni.

Alcuni automobilisti per evitare le conseguenze del vietato uso delle segnalazioni acustiche, agli incroci e in tutte le altre circostanze in cui il segnale acustico è prescritto dalla legge, usano accendere i fari abbaglianti; ma neppur così sono nella legalità, perchè a tenore dell'art. 53 dello stesso Codice Stradale l'uso dei fari ed altre luci abbaglianti è vietato nell'interno degli abitati e deve anzi essere interrotto all'approssimarsi di altri autoveicoli, nè il citato decreto-legge dà facoltà agli automobilisti di usare i fari abbaglianti; senza dire che talora l'uso dei fari abbaglianti, anche se intermittente, può essere da sè stesso causa di scontri e di investimenti.

Esposizione di bandierine e guidoni sulle automobili.

Automobilisti italiani e stranieri, che avevano esposto sulla loro autovettura bandierine nazionali o estere o guidoni di associazioni turistiche nazionali od estere, sono stati invitati, con loro grande sorpresa, dagli agenti della forza pubblica, dai RR. Carabinieri e dalle RR. Guardie di Finanza, a ritirarli per evitare contravvenzioni.

Sembra pertanto opportuno richiamare ad uso dagli stranieri le disposizioni vigenti nel Regno al riguardo.

È da notare che le norme sull'esposizione delle bandiere valgono per ogni specie di esposizione, sia sugli edifici, sia sugli autoveicoli.

Le bandiere di altri Stati, a norma dell'art. 7 della legge 24 dicembre 1925, N. 2264, non possono essere esposte, se non accompagnate dalla bandiera italiana che occuperà sempre il posto d'onore, a destra, o in mezzo se le bandiere straniere sono più di una.

La legge 24 giugno 1929, N. 1085, ha sancito poi che l'esposizione delle bandiere di altri Stati è ammessa soltanto in occasione di visite di sovrani esteri o di loro delegati e in ogni altro caso in cui sia stata preventivamente autorizzata dall'autorità politica locale.

Le citate disposizioni fanno salve le norme e consuetudini di diritto internazionale per l'uso delle bandiere da parte delle rappresentanze diplomatiche e consolari estere.

In caso di trasgressione alle citate disposizioni, i colpevoli sono puniti con l'ammenda da L. 1000 a L. 3000, ed in caso di recidiva con l'arresto da tre a nove mesi, oltre l'ammenda, e l'autorità di Pubblica Sicurezza è incaricata di provvedere alla immediata rimozione delle bandiere.

Con circolare 6 ottobre 1928 del Ministero dell'Interno fu particolarmente disciplinato l'uso sugli autoveicoli delle bandierine non nazionali, distribuite da associazioni turistiche e sportive italiane o straniere e denominate comunemente « guidoni ».

La citata circolare dispone:

« Poichè la circolazione degli autoveicoli è sottoposta a formale autorizzazione e poichè, a norma dell'art. 8 della legge di P. S., i concessionari delle autorizzazioni di polizia sono tenuti ad osservare le prescrizioni che l'autorità di P. S. ritenga imporre ad essi nel pubblico interesse, si dispone che il rilascio e il mantenimento delle autorizzazioni di circolazione degli autoveicoli siano subordinati all'esplicito divieto dell'uso di bandierine e simili comunque imitanti nella foggia, nelle dimensioni o nel colore i gagliardetti fascisti, procedendo contro i renitenti in via amministrativa ».

Parrebbero dunque vietati solo i guidoni che imitano nella forma, nel colore e nelle dimensioni i gagliardetti fascisti.

Tuttavia, recenti chiarimenti della Direzione Generale della P. S. al Commissariato per il Turismo fanno conoscere che, a norma delle disposizioni vigenti, non è vietato l'uso su autoveicoli dei guidoni delle Associazioni turistiche riconosciute, quando essi non rechino in uno dei lati la bandiera nazionale di Stati esteri.

La riduzione dei costi di transito sulle Autostrade Milano-Laghi.

In seguito al decreto ministeriale 26 giugno 1934-XII, N. 14470, a decorrere dal 1° lu-

glio 1934-XII le tariffe per la circolazione degli autoveicoli sulle autostrade Milano-Varese, Milano-Como, e Milano-Sesto Calende, o su tratti di esse, sono state stabilite come risulta dalla tabella allegata.

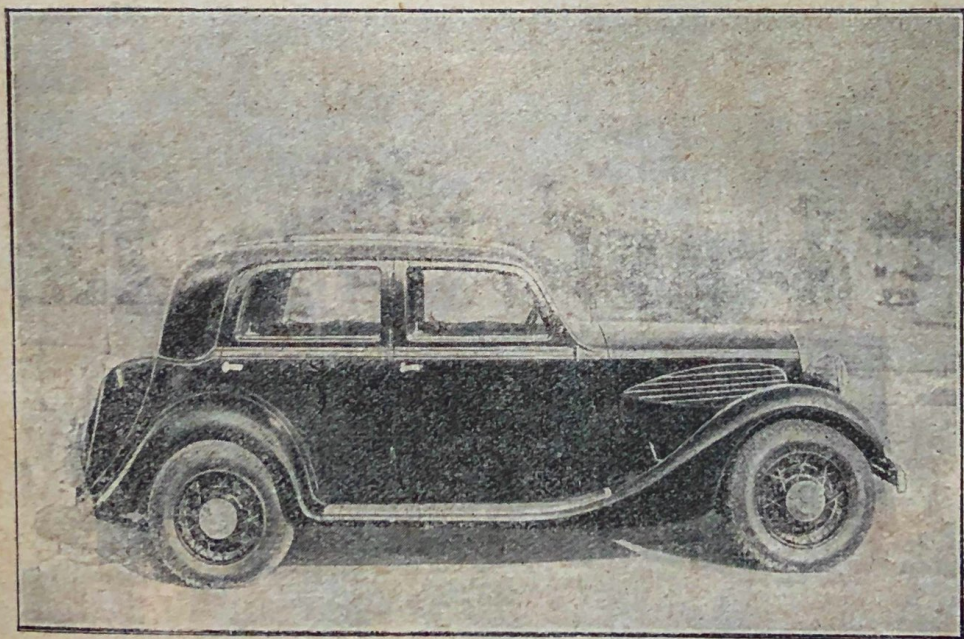
Sono considerati percorsi *interi* quelli fra Milano e Varese o Como o Sesto Calende, nonchè fra Como e Varese o Sesto Calende. Si intendono percorsi *ridotti* quelli fra Milano e Gallarate o Lomazzo; fra Varese e Legnano o Sesto Calende; fra Saronno e Gallarate o Como e fra Legnano e Sesto Calende.

Il biglietto ordinario di andata è valido per la partenza fino alla mezzanotte del giorno di emissione; — il biglietto ordinario di andata e ritorno può essere utilizzato per due passaggi in senso inverso ed è valido fino alla mezzanotte del giorno che segue quello festivo; — il biglietto a tariffa ridotta pei giorni festivi vale fino alla mezzanotte del giorno in cui viene acquistato ed è posto in vendita soltanto per le autovetture, motociclette e motocarrozzette.

Per i passaggi degli autoveicoli di qualsiasi categoria (eccettuati gli autocarri ed i relativi rimorchi) con partenza fra le ore 24 e le ore 6 è dovuto un «supplemento per il servizio notturno», di L. 3.

Il libretto di 24 biglietti ha la validità di un semestre e può essere usato solamente per l'autoveicolo pel quale è stato rilasciato, Ciascun biglietto deve essere presentato unitamente al relativo libretto: per ogni biglietto vanno osservate le norme riguardanti i biglietti ordinari di andata.

Dagli abbonamenti sono esclusi gli autobus. Oltre agli abbonamenti della *Serie A*, indicati nell'unita tabella, sono ammessi altri due tipi: *Serie B*, per la libera circolazione di due o tre autoveicoli — intestati alla stessa persona o a determinate persone di famiglia, a Società od Enti — che vengano usati *alternativamente*. Per tali abbonamenti si applica la tariffa risultante dalla media delle somme dovute per ciascun autoveicolo, aumentata del 25 % per l'uso di due, e del 50 % per l'uso di tre autoveicoli; — *Serie S*, per la libera circolazione di due o più autoveicoli intestati alla stessa persona o a determinate persone di famiglia, a Società od Enti ed agli Amministratori e Direttori Generali dei medesimi, se usati contemporaneamente. Per tali abbonamenti è concesso, sulle somme che sarebbero dovute per ciascun autoveicolo, lo sconto del 20 % per due autoveicoli; del 25 % per tre, e del 30 % per quattro autoveicoli; per un numero maggiore potranno accordarsi ulteriori graduali sconti non eccedenti però il 40 %.

Ai Soci del R.A.C.I. è concesso lo sconto del 10 % sui suindicati prezzi per le tessere degli abbonamenti acquistate presso le sedi provinciali dell'Ente.

Le tessere di abbonamento debbono contenere il nome o la Ditta del proprietario dell'autoveicolo, la sigla della Provincia, il numero di targa, la marca della fabbrica e l'indicazione degli HP tassati.

Ai rimorchi si applicano le tariffe indicate nell'unita tabella per gli autoveicoli della seconda categoria. Sono eccettuati dal pagamento i piccoli carrelli accodati direttamente alle autovetture e non immatricolati.

Alle automobili straniere si applicano le tariffe ordinarie, a seconda della rispettiva potenza segnata sul «Carnet de passages en douane» oppure sul trittico.

Gli abbonati alla intera rete e per l'intero anno potranno richiedere di essere ammessi alla libera circolazione sulla autostrada *Milano-Bergamo* verso pagamento di un'addizionale del 15 % sul prezzo dell'abbonamento.

Previ accordi con le Società concessionarie di altre autostrade potranno essere istituiti biglietti pel transito cumulativo.

AUTOSTRADE MILANO-LAGHI LOMBARDI - TARIFFE DEI BIGLIETTI E DEGLI ABBONAMENTI

	Categorie degli autoveicoli	Biglietti								Libretti da 24 biglietti		Abbonamenti (Serie A)								
		Ordinari (giorni feriali)				A tariffa ridotta (giorni festivi)						Intera rete			2 perc. interi			1 perc. intero		
		percorsi interi		percorsi ridotti		percorsi interi		percorsi ridotti		percorsi interi	percorsi ridotti	annuali	semestrali	trimestrali	annuali	semestrali	trimestrali	annuali	semestrali	trimestrali
		and. rit.	and.	and. rit.	and.	and. rit.	and.	and. rit.	and.											
—	Motociclette e motocarrozzette	5	3	3	2	4	2,50	2,50	1,50	—	—	300	195	115	200	130	75	180	120	70
I	Autoveicoli sino a 12 HP.	8	5	5	3	7	4 —	4 —	2,50	70	45	450	300	185	370	245	155	300	200	125
II	Autoveicoli oltre 12 HP sino a 18 HP - Rimorchi ...	11	7	6	4	10	6 —	5 —	3,50	115	70	650	435	270	540	360	225	450	300	185
III	Autovetture oltre 18 HP - Autocarri oltre 18 HP sino a 27 HP	16	11	10	6	14	9 —	8 —	5 —	150	100	909	600	375	750	500	310	625	415	260
IV	Autocarri oltre 27 HP - Autobus	19	12	11	8	—	—	—	—	190	120	1100	730	415	950	630	395	800	515	335

Corsi automobilistici per ufficiali del Regio Esercito.

Il 15 settembre avrà inizio presso l'8° Centro automobilistico in Roma, l'annuale corso superiore automobilistico, che si chiuderà il 15 aprile 1935.

Al corso prenderà parte un numero massimo di 45 ufficiali da scegliersi dal Ministero (Ispettorato del materiale automobilistico), sulla base delle proposte che perverranno dai comandi di Corpo d'Armata e di Isola in conformità delle norme all'uopo stabilite.

Dal 14 gennaio al 14 marzo 1935 presso ciascun Corpo d'Armata e presso il comando militare della Sicilia, sarà svolto un corso inferiore d'istruzione automobilistica per ufficiali in S. P. E. di alcune armi e corpi.

Recenti provvedimenti del Consiglio dei Ministri interessanti l'automobilismo.

Nella sua seduta del 30 giugno u. s., il Consiglio dei Ministri ha approvato alcuni disegni di legge che interessano molto da vicino gli automobilisti:

Obbligo della targa anteriore sugli autoveicoli: In luogo della riproduzione delle lettere e del numero della targa nella parte anteriore degli autoveicoli (art. 72, 5° cpv., del Cod. Strad.), è imposto l'obbligo della targa, la cui fabbricazione, distribuzione e vendita è affidata al Comitato Olimpico Nazionale Italiano, a cui beneficio saranno devoluti gli utili della vendita.

Regolamento per l'importazione, la lavorazione, il deposito e la distribuzione degli olii minerali e dei carburanti, per l'attuazione del R. decreto-legge 2 novembre 1933, N. 1741. Le nuove disposizioni entreranno in vigore subito dopo la loro pubblicazione sulla *Gazzetta Ufficiale*, ad eccezione delle norme sulle licenze d'importazione, che avranno applicazione dal primo gennaio 1935.

Sarà anche pubblicato prossimamente il regolamento contenente le norme di sicurezza dei depositi e dei distributori di olii minerali e dei carburanti.

Premio sugli idrocarburi di produzione nazionale: Poichè col R. decreto-legge 5 febbraio 1934, N. 88, fu modificato il regime fiscale e doganale degli olii minerali, allo scopo di concedere un'adeguata protezione alle imprese che ricercano e trattano idrocarburi nazionali, viene istituito, a decorrere dal 7 febbraio 1934, un premio sui prodotti finiti (benzina, petrolio e lubrificanti) che si ricavano in Italia con materia prima nazionale.

Autotrazione a gassogeno: Il provvedimento reca norme che favoriscono l'incremento degli autotrasporti a gassogeno, utilizzanti come combustibile il carbone di legna.

FERROVIE

Riduzioni ferroviarie.

Riteniamo superfluo riprodurre il lungo elenco delle riduzioni e facilitazioni ferroviarie in vigore durante la stagione estivo-autunnale, delle quali vengono date frequenti comunicazioni sulla stampa quotidiana, nelle riviste settimanali e per radio.

Rileviamo che ora vi è una certa tendenza a distinguere le facilitazioni per manifestazioni, mostre ed esposizioni di carattere nazionale o interprovinciale, da quelle di carattere provinciale. Per le prime, in genere, la concessione si estende alle provenienze da tutta o quasi tutta Italia, alla località sede della manifestazione; per le seconde la concessione si limita alle provenienze nell'ambito della provincia o delle provincie vicine o viene limitata alle provenienze entro un raggio di 250 km.: comunque, esiste una limitazione. Improntata a criteri più rigorosi sembra che sia ora la concessione dell'autorizzazione a Comitati organizzatori di riscuotere bollini o quote dai viaggiatori: per le manifestazioni di limitata importanza o di carattere provinciale non si accorda più il bollino. Del resto ciò è conforme alla legge, perchè il decreto con il quale — su approvazione concessa di volta in volta da parte della Presidenza del Consiglio — veniva autorizzato tale bollino, parlava appunto di «manifestazioni di particolare importanza».

Non si può affermare che tutte queste norme siano assolute, ma, per quanto si può rilevare dalle concessioni accordate in questi ultimi tempi, si nota una maggiore disciplina e un più rigido criterio nell'accordarle. Da ciò non può che derivare un maggior vantaggio per il pubblico e per le ferrovie, ed un vantaggio per la serietà delle manifestazioni stesse.

Se questa tendenza è in relazione all'applicazione al R. decreto-legge 1934, N. 454 (di cui abbiamo già parlato nel precedente numero della Rivista), il quale mira al disciplinamento delle mostre, fiere ed esposizioni, plaudiamo volentieri anche nell'interesse del turismo e constatiamo che il decreto porta effettivamente a buoni risultati.

A proposito di treni popolari in servizio internazionale.

Vari quotidiani, anche autorevoli, hanno pubblicato una notizia secondo la quale l'Unione Internazionale delle Ferrovie (U.I.C.) avrebbe compilato un progetto di treni popolari internazionali, progetto che si sperava di poter far entrare in vigore durante l'estate di quest'anno; questa possibilità, non essendosi potuta realizzare, detti treni entreranno pertanto in servizio l'anno prossimo.

Così com'è data dai giornali la notizia, non è tuttavia esatta e merita un chiarimento.

Sta precisamente che una Commissione speciale (della quale facevano parte i delegati d'Italia, Germania, Francia, Ungheria e Jugoslavia, ed ai cui lavori hanno assistito anche i rappresentanti del Belgio e dell'Ungheria) sotto la Presidenza dell'Italia ha appunto espletato uno studio, concretando un progetto di regolamento-tipo *da servire come modello per gli accordi che le singole amministrazioni ferroviarie riterranno di stipulare fra loro per l'istituzione dei treni internazionali di tipo popolare*. Base di questo progetto sono i seguenti principî: la reciprocità di trattamento fra le amministrazioni interessate; le tariffe applicate dovranno presentare una riduzione realmente sensibile in confronto della tariffa normale; la messa in marcia di un treno può essere subordinata alla garanzia d'un numero minimo di partecipanti o di introito chilometrico; le ferrovie interessate rinunziano reciprocamente a chiedere rimborso per l'utilizzazione del materiale impiegato; vengono accordate facilitazioni entro un certo raggio anche per i viaggiatori afferenti ai luoghi di concentramento; le amministrazioni ferroviarie possono provvedere esse stesse direttamente alla istituzione dei treni in questione o affidarne l'organizzazione alle agenzie di viaggio. Le conclusioni della Commissione speciale sono state approvate nella Sessione annuale plenaria delle Commissioni dell'U.I.C. che si è tenuta a Baden-Baden nel mese di giugno scorso e dovranno ricevere la definitiva sanzione del Comitato di gerenza dell'U.I.C. che si riunirà a Parigi nel novembre di quest'anno.

Una volta però espletata tutta questa procedura, occorrerà che le Amministrazioni si mettano d'accordo per stipulare, come già accennato, convenzioni particolari fra di loro: a questi accordi rimane estranea l'U.I.C., il cui compito è precipuamente di fare degli studi ch'essa comunica poi alle singole Amministrazioni, le quali possono, o non, accettarli.

Come dato di fatto, sta che già fin da quest'anno varie Amministrazioni per l'organizzazione dei treni popolari e nei rapporti fra loro, seguono di massima le norme contenute nel regolamento innanzi accennato redatto dalla Commissione di studio dell'U.I.C. Così vari treni di tipo prettamente popolare — da non confondersi con i treni ordinari di comitive o simili — già sono stati messi in circolazione all'estero.

Treni di tal natura sono stati organizzati direttamente a cura delle Amministrazioni ferroviarie belga ed inglesi; altri ancora tra il Belgio e la Svizzera, sempre a cura diretta delle ferrovie e quindi senza intervento delle agenzie o di altre organizzazioni di viaggio. Treni di carattere popolare sono pure stati effettuati dalla Francia verso l'Inghilterra, il Belgio, la Svizzera e l'Italia. In più larga misura ancora ne sono stati effettuati sotto la denominazione di «treni di scambio» dall'Ungheria — mediante intervento di organizzazioni di viaggio — con i paesi confinanti e con l'Italia.

Ecco le riduzioni che generalmente accordano i vari paesi per questo genere di treni: Belgio 60-65 %; Francia 50-60 %; Ungheria 60 %; Iugoslavia 50 %; Inghilterra 60 %. L'Italia accorda le stesse riduzioni con criterio di reciprocità: essa concede fino al 70 % di riduzione.

La Germania non ha ancora organizzato dei veri e propri treni di carattere popolare con l'estero, ma si delinea già un movimento favorevole a tal riguardo. Ne ha però organizzati in servizio interno.

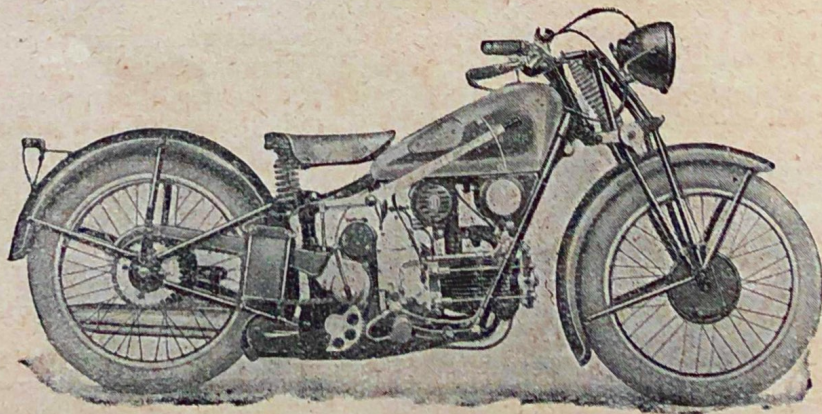
Evidentemente non si può contare per il traffico internazionale sullo stesso sviluppo che hanno assunto i treni in servizio interno: molte sono le difficoltà da superare: la maggior distanza, la maggior spesa da parte del pubblico, sia pure se i viaggi sono effettuati con tariffe bassissime (sappiamo bene che sovente la spesa di trasporto è la minore!); le formalità, ecc. Tuttavia molte Amministrazioni ferroviarie europee ritengono che questo genere di traffico sia suscettibile di ulteriore sviluppo e che debba perciò essere incoraggiato.

L'organizzazione dei servizi da porta a porta.

Il vantaggio, ben noto, che presenta l'automobile in confronto della ferrovia consiste nel prendere la merce alla porta dello speditore e nel consegnarla alla porta del destinatario. Tutte le Amministrazioni ferroviarie, in modo più o meno intenso, ciascuna con adattamenti appropriati alle caratteristiche locali del traffico, hanno cercato e cercano di difendersi ed in molti casi riescono anche a riacquisire il traffico che loro sfuggiva, sviluppando, migliorando i servizi di presa e consegna a domicilio.

In alcuni Paesi sono stati moltiplicati gli uffici presso i quali i clienti possono chiedere il ritiro dei colli; sono state istituite anche corse giornaliere ad orario fisso, con tariffe molto modiche, due o tre volte al giorno per il ritiro e la consegna; si sono poi istituiti servizi sussidiari che si prolungano fino nelle località rurali lontane; si sono moltiplicati i «depositi dei colli». Questi depositi qualche volta sono costituiti da una modesta bottega o dall'abitazione di un ferroviere in pensione: comunque essi servono ottimamente per i bisogni della clientela rurale.

Se il pubblico vedesse oggi le carte dei servizi sussidiari in possesso di alcune Amministrazioni ferroviarie avrebbe come l'impressione che i servizi ferroviari si sono moltiplicati, prolungati, ramificati. Accanto alla ferrovia si è infatti raggruppata una grande quantità di imprese secondarie, camionistiche, le quali non agiscono più da concorrenti, ma da collaboratori della ferrovia, e che non più sottraggono, ma apportano traffico e concor-

rono ad intensificare i trasporti tra località lontane sperdute e i grandi centri.

In genere, anche il materiale di trasporto delle agenzie di trasporto è stato migliorato: accanto ai carri ed autocarri che servono per l'insieme dei trasporti, si sono creati veicoli speciali, furgoncini, auto-cisterne per trasporti di liquidi, autocarri piatti per trasporti di casse mobili. In alcune località sono stati messi in circolazione autocarri speciali per trasporti di legna, di pesce, ecc., e tutto è stato studiato in modo da evitare in quanto possibile, o da ridurre al minimo, gli inconvenienti del carico e dello scarico.

Anche le formalità di presa e ritiro sono state semplificate. La tendenza è poi di semplificare la tariffazione delle tasse per i trasporti a domicilio.

Per chi si reca alla Mostra della Rivoluzione Fascista in Roma.

È stato prorogato fino a tutto il 28 ottobre il rilascio dei biglietti di andata e ritorno per Roma a tariffa ridotta del 70 %. I viaggiatori dovranno però regolarsi in modo da avere *entro il 28 ottobre 1934-XII* compiuto il viaggio di andata e provveduto anche per l'applicazione del bollino della Mostra, *senza del quale i biglietti non saranno tenuti validi per effettuare il viaggio di ritorno.*

Dopo la mezzanotte del 6 novembre 1934-XIII i biglietti non saranno più utilizzabili; sarà però consentito, nel ritorno, di proseguire fino a destinazione, senza fermate intermedie, a coloro che alla mezzanotte del citato giorno si troveranno in corso di viaggio.

Come «si motorizzano» le Ferrovie germaniche.

Le Ferrovie germaniche, avendo per tempo intuíto quale vigorosa concorrenza sarebbe potuta venir loro dallo sviluppo degli autoservizi, hanno preso la iniziativa di motorizzare, per così dire, sè stesse con un ritmo e con un successo dei quali fanno fede le seguenti cifre statistiche comparse di recente sulla rivista tecnica *Reichsbahn.*

Le linee servite da autoveicoli per passeggeri sono attualmente 123, con uno sviluppo di 3000 km. e quelle per servizio merci, 550 con 26.961 km. A lato dunque della intera rete germanica che comprende 53.000 chilometri di rotaie, ne è sorta una di 29.961 km. servita da autoveicoli.

Ulteriori cifre concorrono a darci un'idea sempre più adeguata dell'enorme sviluppo raggiunto dagli autoservizi della Reichsbahn. Si rifletta solo che mentre nel 1924 i viaggiatori trasportati furono 20.000, nell'anno 1933 essi salirono a milioni 5,48. Nello stesso periodo le merci, dal modesto totale di 65.300 tonnellate salirono a quello di 896.000.

VARIE

Il Congresso del carbone vegetale a Nancy.

Dal 24 al 26 luglio u. s. si è svolto a Nancy, sotto la presidenza del Ministro francese dell'Agricoltura, signor Queuille, il «Congresso della legna da fuoco e del carbone vegetale». La manifestazione assunse una particolare importanza per il numero dei congressisti (oltre 400) e per quello dei rapporti presentati (più di 40). Erano presenti tutte le principali autorità scientifiche specializzate nel campo forestale e in quello dei carburanti sussidiari solidi. Ricordiamo tra esse il Prof. Georges Dupont dell'Università di Parigi, il Prof. Tony Ballu del Ministero dell'Agricoltura, i Proff. Perrin e Vaillant della Scuola Nazionale delle Acque e Foreste di Nancy, il Prof. Coupan della Scuola Nazionale di Agricoltura di Grignon, l'Ing. Auclair dell'Ufficio Nazionale delle Ricerche ed Invenzioni, il Gen. Lemerle, Direttore della Unione dei Combustibili e Carburanti Nazionali, il Col. Lucas Girardville (l'organizzatore di tutti i «Rallyes» a carburanti sussidiari promossi dall'Automobile Club Francese). Relatore generale del Congresso fu il signor Louis Larguier, segretario generale del Comité International Permanent du Carbone Carburant. L'Italia era rappresentata dall'Ing. S. De Capitani, segretario del Comitato suddetto e della Commissione per il Carbone Carburante del Consiglio Nazionale delle Ricerche; la Rumenia, dall'Ispettore Superiore Forestale Prof. Demetrio Dramba; la Svizzera dal Dott. Gottfried Winkelmann, direttore dell'Ufficio Centrale Forestale Svizzero.

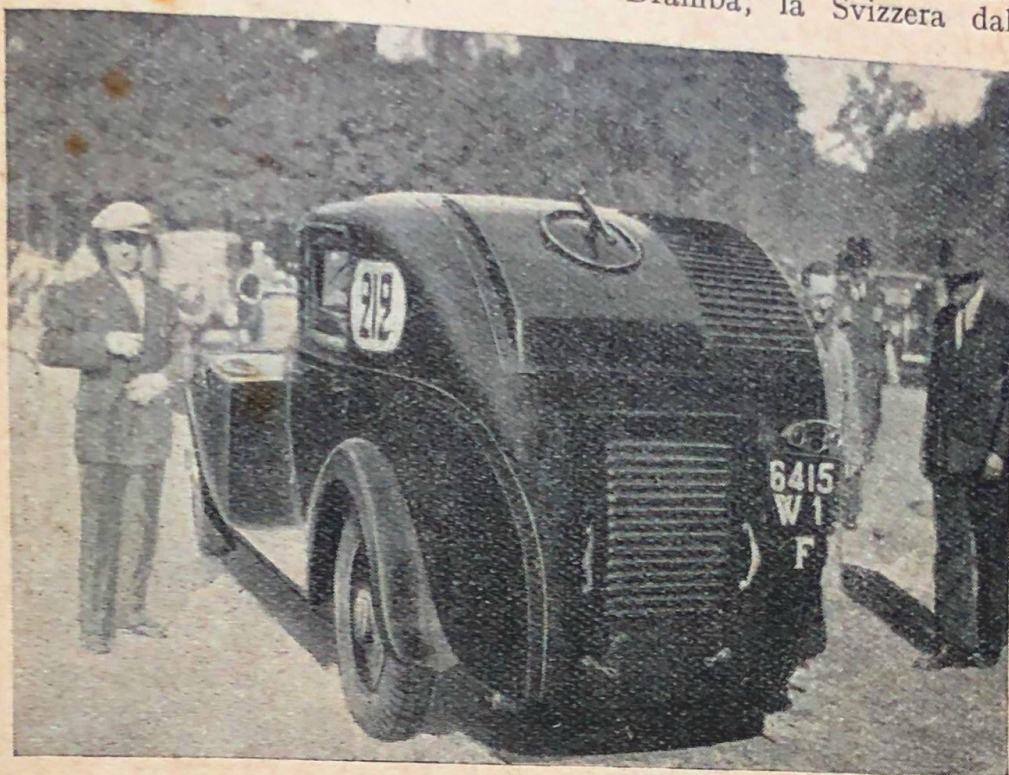



Fig. 1. — La vettura «Panhard» che ha vinto il primo premio, 100.000 franchi, del Ministero dell'Agricoltura, compiendo l'intero percorso di 500 km. alla media oraria di km. 88,195.

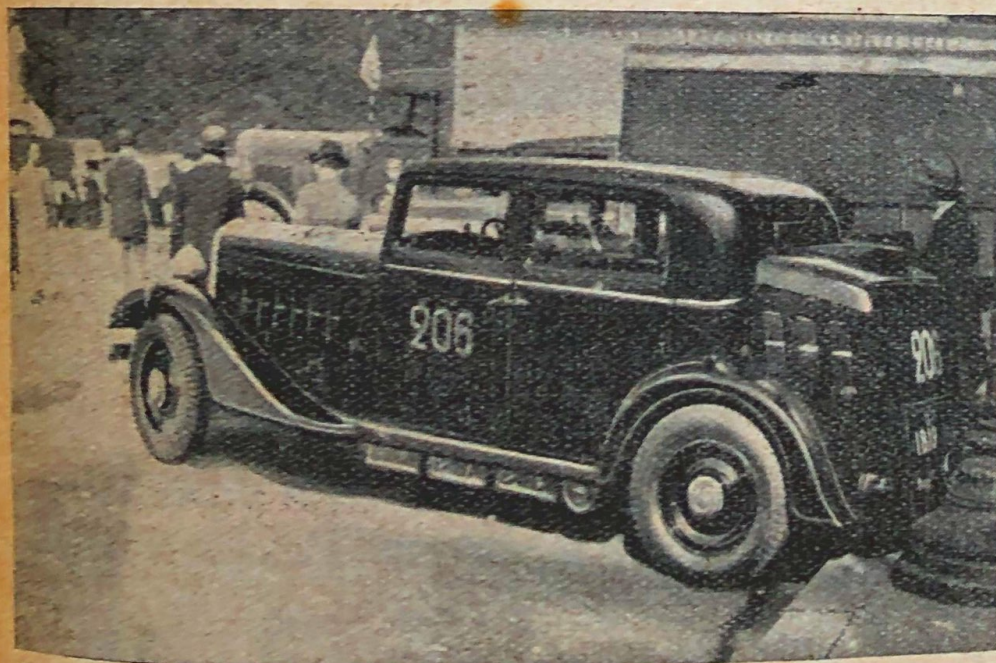



Fig. 2. — Vettura «Berliet», seconda classificata e vincitrice del premio di 50.000 franchi del Ministero della Guerra, alla media oraria di km. 85,480.

In linea generale si può notare che i lavori del Congresso furono prevalentemente dedicati allo studio dei mezzi per la produzione, la distribuzione, e la utilizzazione della legna da ardere e del carbone di legna, considerati come carburanti sussidiari. Molto interessante ed istruttiva fu la parte documentaria, opportunamente inserita ai lavori del Congresso, approfittando del fatto che quest'ultimo ebbe luogo durante l'apertura della Esposizione Nazionale dell'Est della Francia.

In appositi reparti di quest'ultima erano infatti esposti numerosi automezzi a gassogeno, fra cui alcuni di quelli che avevano recentemente compiuto i 3750 km. dell'ultimo Rallye dei Carburanti sussidiari nonchè la

prova di velocità su 500 km. sull'Autodromo di Monthléry. La figura 1 rappresenta appunto la vettura Panhard vincitrice del premio di 100.000 franchi del Ministero dell'Agricoltura e la figura 2 rappresenta invece la vettura Berliet vincitrice del premio di 50.000 franchi del Ministero della Guerra. Rimandando per maggiori particolari a quanto esposto su *L'Energia Termica* (N. 7 e 8 del corrente anno) ricordiamo fra le altre vetture esposte, la Berliet terza classificata a Monthléry, la Renault a guida interna e la Citroen « Six », entrambe munite di gassogeno Gohin-Poulenc a carbone di legna o minerale, le due vetture con gassogeno Sabatier a carbone di legna, la vettura Hotchkiss dell'Ing. Roux con gassogeno Hydroxygaz. Si notavano inoltre un trattore Latil della potenza di trazione di 5,5 tonnellate, munito di gassogeno Gohin-Poulenc, un autocarro Latil, della portata utile di 4,5 tonnellate pure munito di gassogeno Gohin-Poulenc, un autocarro « U.S.A. » della portata utile di 5 tonnellate, e un autocarro Chenard a Walcker della portata utile di 3,5 tonnellate, anch'essi muniti di gassogeni Gohin-Poulenc, ed infine un autocarro Renault della portata utile di 5 tonnellate, munito di gassogeno Malbay a carbone di legna.

Fig. 3. — VETTURA « FIAT 525 » MUNITA DI GASSOGENO ITALIANO « EVA » A CARBONE DI LEGNA.

(Il gassogeno (1) è dissimulato entro il baule; la riserva del combustibile (2), sufficiente per un percorso di circa 650 km., è collocata sul tetto della vettura. Quest'ultima è provvista anche di un dispositivo per l'arricchimento del gas mediante una miscela di idrocarburi pesanti).

Non meno interessante era la documentazione relativa alle applicazioni del gassogeno per gli impianti fissi. Essa comprendeva infatti alcuni impianti di riscaldamento a termosifone per uso domestico, alcuni gruppi motori od elettrogeni ed alcuni piccoli impianti per forni da pasticceria e da panetteria e per forni per fusione di metalli.

Una serie completa di campioni di legna da ardere, di legna torrefatta secondo il processo Dupont e destinata alla alimentazione di gassogeni, e di carboni vegetali di tutte le essenze ed in tutte le pezzature si poteva ammirare nel padiglione dei legni di Francia, e si presentava assai interessante anche per la sua accurata e razionale confezionatura per l'impiego come combustibile o come carburante.

Durante i lavori del Congresso il rappresentante dell'Italia ebbe modo di mettere in evidenza gli importanti risultati ivi conseguiti e le realizzazioni ottenute dalla « Commissione per i Combustibili » del Consiglio Nazionale delle Ricerche, per iniziativa e sotto la direzione del suo illustre Presidente, S. E. il Prof. Nicola Parravano. Fece noti anche i risultati ottenuti in recentissime esperienze compiute sopra un nuovo tipo di gassogeno italiano (« Eva ») a carbone di legna, applicato ad una vettura Fiat 525, rappresentata dalla figura 3.

Dal punto di vista tecnico non si sono notate al Congresso di Nancy delle novità degne di speciale rilievo: si è osservato peraltro un progresso sensibile nella messa a punto dei vari problemi ivi trattati; altrettanto può dirsi per quanto riguarda i dispositivi per la utilizzazione dei combustibili solidi come carburante.

Si è osservata invece una netta ripresa di una idea non nuova, ma suscettibile certo di proficue applicazioni: quella della così detta « carburazione multipla o policarburazione », ottenuta a mezzo di speciali carburatori atti ad utilizzare i combustibili liquidi più diversi (olî minerali o vegetali di qualsiasi densità, benzina, benzolo, alcool etilico o metilico, ecc.).

Di questa idea si è fatto paladino in Francia un tecnico competente: il Gen. Lemerle già citato. I vantaggi che i suoi fautori se ne ripromettono sono: 1° la possibilità di arricchire il gas prodotto dai gassogeni applicati agli autoveicoli, e quindi di migliorare la prestazione di questi ultimi; 2° la possibilità di assicurare in tutti i casi il funzionamento dell'automezzo in caso di guerra, data la grande varietà di combustibili solidi e liquidi che esso diviene capace di utilizzare mediante tali dispositivi e la possibilità di trovar quindi sempre e ovunque il necessario rifornimento. Si tratta di un problema che è attualmente studiato anche in Italia e che costituisce una opportuna estensione di un principio già contenuto nei carburatori a due liquidi (Hydrocarburateur, O. M. P., ecc.) che sono già stati costruiti ed esperimentati con buoni risultati anche nel nostro Paese, fin dal 1929.

Cordialissima fu l'accoglienza riservata ai delegati stranieri, ed ottima l'organizzazione del Congresso, fatica particolare del signor J. Nebout, segretario generale della Federazione Nazionale dei Legnami, promotrice della riuscitissima manifestazione.

s. d. c.

Il cinquantenario dell'invenzione della motocicletta.

Ha avuto luogo a Padova, nella seconda metà dello scorso giugno, un significativo raduno di motociclisti per la celebrazione del

cinquantenario dell'invenzione della motocicletta; invenzione prettamente italiana questa, dovuta all'Ing. Enrico Bernardi, chiaro e geniale tecnico veronese, insegnante alla R. Università di Padova presso la Scuola d'applicazione degli Ingegneri, come titolare della cattedra di macchine, che egli lasciò solo nel 1915 dopo d'aver celebrato i cinquant'anni d'insegnamento e compiuto il 74° anno d'età.

Singolari attitudini avevano spinto quest'uomo di studio alle applicazioni manuali sin dalla prima giovinezza. Nel 1884 già funzionava all'Esposizione di Torino un motorino a scoppio di sua ideazione e fabbricazione, applicato ad una macchina da cucire; nel 1889 egli costruiva un motorino a benzina, funzionante secondo il ciclo a 4 tempi, nel quale già figurava l'applicazione delle valvole in testa dei cilindri, come il comando automatico tanto per le valvole di presa quanto per quelle di scarico e un carburatore a livello costante, con polverizzatore (tutte modalità che non entrarono nell'uso se non molti anni più tardi, come tutti sanno).

E' appunto con un secondo esemplare del motorino inviato nella capitale del Piemonte che il Bernardi creava, nell'autunno del 1884, il primo rudimentale autoveicolo, soltanto per divertire il figliuoletto allora in vacanza nella villa famigliare di Quinzano presso Verona.

Narra appunto in *Motociclismo* il figlio Lauro (oggi anch'esso apprezzato ingegnere, che ha ricoperto eminenti cariche negli uffici tecnici della *Fiat*, dell'*Itala* e della *Diatto*): « Fu a Quinzano, nel periodo della villeggiatura del 1884 che nacque per me, tutta per me, bambino, la prima motocicletta. Si trattava esattamente di un piccolo triciclo, tutto di legno: una ruota anteriore e due posteriori; sulle ruote posteriori un minuscolo seggiolino fatto per le mie forme cinquenni; davanti al seggiolino sulla trave d'unione tra le ruote posteriori e l'anteriore posava il motore; un lungo manubrio per la guida giungeva dalla ruota anteriore, passando sopra al motore fino all'altezza del seggiolino; la trasmissione era a cinghia. Si guidava con la più semplice della manovre, ed oltre a sapermene andare — a cinque anni — per conto mio, sapevo provvedere anche alla lubrificazione ed a qualche altra piccola necessità meccanica ».

Purtroppo della prima motocicletta non esiste alcun documento fotografico e non rimangono, tra i cimeli depositati all'Università di Padova, che due delle ruote di legno. Tutti i vecchi di Quinzano ricordano però benissimo *el contin* (i Bernardi sono insigniti del titolo di conte) che nell'autunno del 1884 e negli autunni seguenti se ne andava su e giù per le strade del loro paese con questo piccolo strumento un po' demoniaco.

Il « giocattolo » si perfezionava tuttavia alcuni anni dopo. Nell'aprile del 1893, infatti, il motore Bernardi veniva applicato ad una vera e propria bicicletta, di cui diveniva elemento propulsore, dando luogo così al primo biciclo a motore veramente pratico anche per usi turistici, che circolava per le vie di Padova e compiva viaggi a Vicenza, a Verona, ecc. (un esemplare completo di questa « Motocicletta Bernardi » è conservato all'Università di Padova).

Anche qui il valoroso tecnico italiano aveva preceduto il tedesco Hildebrand, costruttore, nel 1894, del primo motociclo estero che abbia fatto qualche percorso, ed il francese De Dion, il cui primo triciclo funzionò nel 1894 e comparve sul mercato nel 1896. E nel maggio del 1894 circolavano già a Padova, silenziose, sicure e regolari le prime automobili del Bernardi...

Le Vie d'Italia, che già nel 1928 (fascicolo di aprile) avevano ricordato con un articolo dell'Ing. Vandone le benemerenze bernardiane, hanno voluto oggi, in occasione del cinquantenario dell'invenzione del motociclo, rievocarlo alla memoria degli Italiani.

ARTE

La Mostra retrospettiva di Arte Sacra a Zara.

Si è aperta il 15 agosto a Zara una Mostra retrospettiva d'Arte Sacra, che riunisce molte delle opere d'arte conservate nelle Chiese di Zara, Làgosta e delle Isole del Carnaro.

Zara è città quanto mai sensibile ai moti e alle tendenze spirituali ed artistiche che oggi animano la Nazione, risorta a novella vita anche nel campo dell'arte.

In sintesi, la Mostra comprende: alcuni pezzi rarissimi d'oreficerie, reliquiari, ostensori, teche argentee dei secoli X, XI, XII, XIII; pitture su tavola di scuola italiana, altre bizantineggianti o russo-orientali dei secoli XII, XIII, XIV, XV, XVI; ricami in oro su velluti controtagliati e damaschi, stole, paliotti d'altare, piviali dal Duecento al Cinquecento; pitture sacre di scuola veneta dei secoli XV e XVI.

In particolare occupano il primo posto i sei dipinti ad olio di Vettor Carpaccio, rappresentanti i SS. Martino, Gerolamo, Pietro, Anastasia e Simeone Splendido sopra tutto il *S. Martino*, dove il cavallo bianco ed il manto rosso del Signore sono abilmente accostati per vivificarsi a vicenda; e sullo sfondo un paesaggio che contribuisce a rendere più sognante il volto del cavaliere chino verso il mendico e soffuso di malinconica dolcezza; *S. Anastasia* ravvolta nel pallio matronale ed avendo tuttavia la grazia di una giovanetta, si erge su di un piedestallo e reca trionfante la palma del martirio ed un libro. Dietro a un parapetto di loggia s'apre la vista sopra un largo panorama di rupi dolomitiche e di fiumi; *S. Girolamo* sta in ginocchio davanti a un crocefisso e, dietro, gli fa da sfondo una selvaggia rupe; sembrano statue classiche le figure dei *SS. Pietro e Paolo* e di *S. Simeone*, tracciate con maniera larga e mirabilmente distaccate sui fondi ove par che l'aria circoli e la luce accenda riflessi per dare illusioni di cose vive.

Si aggiungono altri dipinti di valore, tra cui un *Crocifisso e Santi*, attribuito a Palma il Vecchio o allo Schiavonetto, *S. Francesco in gloria e Santi* di Palma il giovane, ecc.

Tra le sculture sono da segnalare le statue di legno policromato rappresentanti gli *Apostoli*, di cui le originarie sono begli esemplari della scultura in legno del tardo secolo XV, di sapiente modellazione e di grande efficacia espressiva, prodotto di arte locale (si conservano nella Cattedrale); *L'Annunciazione:*

gruppo di statue di legno scolpito e policromato, collocate in alto sul coro nella Chiesa di S. Francesco, stupende opere d'arte uscite sulla fine del secolo XIV da una bottega toscana, dove le crude stilizzazioni gotiche cedono al tocco squisito dell'artefice, che ispirato alla tradizione classica, panneggia la Madonna e l'Angelo come statue antiche.

La vera ricchezza della Mostra è costituita però dai numerosi e svariati oggetti di Arte Sacra che formano il tesoro della Cattedrale, di S. Maria Minore, di S. Simeone e S. Francesco.

Preziosissima è la collezione di reliquiari conservati nel tesoro della Cattedrale. Si distinguono per pregio artistico e antichità: una cassetta cilindrica, con coperchio semisferico per il capo di S. Giacomo interciso (secolo XII); lungo le pareti, entro arcatelle, figure di Santi; sul coperchio sei medaglioni con mezze figure; la cassetta per la testa di S. Oronzo (entro arcatelle figure di Santi, di sotto un fregio; opera di sapore bizantino; secolo XI-XII); il busto reliquiario, detto di S. Fausto, in argento a sbalzo dorato, opera della metà del secolo XIV; la cassetta per reliquie di S. Grisogono (anno 1336), prodotto di orafi zaratini, squisito per gusto e fattura; il braccio di S. Grisogono, in argento (secolo XIV); è questo lo storico reliquiario sul quale si prestavano i giuramenti più solenni, particolarmente quelli di devozione al sovrano; altri bracci reliquiari: S. Donato (tre), S. Sisto, S. Vito, S. Giovanni Battista, S. Isidoro vescovo, S. Andrea, ecc.; altri busti reliquiari: S. Anastasia, S. Sisto, S. Maria Maddalena, S. Marta, S. Giorgio Martire, S. Leonardo.

Si aggiungano poi i numerosi reliquiari in forma di ostensorio, cassette con reliquie, croci, pissidi, ecc., e un ricco pastorale dell'arcivescovo Vallaresso, ricco ed originale prodotto in argento dell'oreficeria veneziana del secolo XV.

Il tesoro di S. Maria Minore è importantissimo per i reliquiari che gareggiano per valore storico e artistico con quelli del Duomo. Vi dominano i prodotti di oreficeria zaratina.

Fra i più pregiati sono: i busti di S. Nicolò, della Vergine, di S. Leonardo; le cassette reliquiarie di S. Zoilo, S. Gregorio Magno, S. Quirino; i bracci reliquiari di S. Chiara, dei SS. Innocenti, di S. Agapito, S. Bonifacio, ecc. Importante è una «Pace» con bassorilievo della Vergine (secolo XV); un'icona in argento sbalzato con S. Gregorio Papa benedicente (opera bizantineggiante del secolo XIII); una miniatura con Cristo in croce (secolo XIII).

I tesori delle altre Chiese della città hanno inoltre numerosi e pregiati oggetti di arte sacra.

Importantissimi nel coro della Chiesa di S. Francesco sono dieci codici manoscritti con miniature dei secoli XIII, XIV e XV: e sono conservati nel museo frammenti di Chiese scomparse.

Pure importante è un frammento di pluteo della Chiesa di S. Domenica, con scene della Natività, bassorilievi degli inizî del secolo XI.

Il Duomo di Ossero conserva nel suo tesoro, oltre ad alcuni calici e a un vecchio crocifisso del secolo XV, un ostensorio di argento, in parte dorato, con elaborati disegni di volute e fogliame, e scene di caccia.

La Dalmazia e le Isole del Carnaro posseggono dunque in questo campo cose rarissime e preziose, quasi del tutto ignorate; e la Mostra non mancherà pertanto di attirare l'universale attenzione degli intenditori d'arte.

Essa offre infatti una visione d'assieme veramente grandiosa, così per ricchezza come per pregio di oggetti esposti, e rievoca una tradizione e rappresenta l'espressione di un passato che non si cancella.

SPORT

Automobilismo.

Otto giorni dopo la vittoria italiana nel Gran Premio di Francia (parliamo di vittoria industriale perchè in effetto fu Chiron su Alfa Romeo che precedette Varzi), si disputò il *Gran Premio della Marna* su 500 km. Anche in quella occasione tre macchine italiane finirono vittoriose. Il dominatore fu Chiron alla media di 145,995, seguito da Moll e da Varzi, indisposto. Nello stesso giorno a Spa in Belgio si svolse *la prova delle Dieci Ore*. Nella categoria fino a 1100 cc. la vittoria era della Fiat di Pizzimenti-Breyer che compieva km. 972,663, con due giri di vantaggio. Nelle categorie 2000 e 3000 vinsero due vetture Bugatti.

Nel *Gran Premio di Vichy* tre macchine italiane si classificarono ai primi tre posti e cioè primo Trossi su Alfa Romeo che coprì i 141 km. alla media di 81,004, secondo Straigth su Maserati e terzo Etancelin pure su Maserati.

Il *Gran Premio di Germania*, sul Circuito di Adenau, consentì finalmente all'industria germanica di cogliere il primo successo con le nuove macchine. I 570 km. del percorso erano coperti in 4,38' 19'' 1/5 da Hans Stuck su Auto-Union, alla media di 122,934. Secondo era Fagioli con Mercedes, a poco più di due minuti primi dal vincitore, ben staccato da Chiron con Alfa e da Nuvolari con Maserati. Nello stesso giorno si disputava a *Develier* una corsa in salita di importanza limitata, ma i cui risultati sono notevoli per l'industria nazionale che vi trionfò su tutta la linea. Infatti nella categoria turismo la classe fino a 1500 cc. fu vinta da Guenat su Lancia, quella fino a 3000 cc. da Pilond con Fiat e per gli esperti da Studer con Ansaldo, quella fino a 2000, per gli esperti da Periat su Fiat. Nella categoria sport fino a 2000 cc. Stuber su Alfa Romeo con 3' 50'' 4/10 su i 6 km. 520 fu il miglior tempo della giornata. Nella classe fino a 1500 cc. fu primo Ubaldi con Maserati.

Il 22 luglio venne disputata sul tormentato, ma classico *Circuito del Montenero* la XIV Coppa Ciano con una assistenza formidabile, con un ottimo schieramento di campioni e con un esito assai brillante. Proprio all'ultimo giro Varzi con Alfa Romeo, che aveva avuto una partenza poco felice e che perciò aveva dovuto rimontare tutti gli altri concorrenti, riuscì a raggiungere Moll e a superarlo per

batterlo di 9", fra il delirio della folla. Egli compì i 240 km. in ore 2,49' 52" 1/5, alla media di 84,770 che non migliorò il *record* di Nuvolari. Questi giunse terzo, dopo aver guidato la corsa per i primi giri. Nella classe al disotto dei 1100 cc. corsasi su 160 km. la vittoria fu di Malagutti con Maserati.

Nello stesso giorno il *Gran Premio di Dieppe* sulle Due Ore era vinto da Etancelin con Maserati alla media di 120 km. 964. Lehoux era secondo con Alfa Romeo e Lord Howe terzo con Maserati. Due Maserati finivano al comando al *Circuito di Albi*. La prima, guidata da Featherstonaught, copriva i 267 km. alla media di 143 km. 144, la seconda, pilotata da Hamilton era distaccata di 2 primi.

A fine luglio il *Gran Premio del Belgio* sul Circuito di Francorchamps è stato falsato dalla malasorte che colpì i rappresentanti della industria italiana. Fu certamente per lo stato della strada bagnata che Chiron si capovolse dopo che la macchina girò due volte su sè stessa. L'ottimo guidatore monegasco se la cavò miracolosamente con qualche escoriazione. Allora il suo posto fu preso da Varzi, il quale portò il suo vantaggio sul primo delle Bugatti fino a undici minuti, poi un guasto lo immobilizzò per quasi dieci minuti. Egli riprese che ancora era primo, ma un nuovo guasto lo fermava definitivamente. La vittoria toccò così a Dreyfus (Bugatti) che coprì i 594 km. 560 in 4,15' 3" 4/5 alla media di 139,861 che lascia imbattuto il *record* di Nuvolari.

Motociclismo.

Fra le molte manifestazioni che ogni settimana si sono svolte, segnaleremo le più importanti, a far principio dal *Gran Premio del R. M. C. d'Italia*, disputatosi a Pesaro con questi risultati: Cat. 175 km. 144: 1° Lama (M. M.) alla media di km. 99,807. Cat. 250, km. 144: 1° Cavacciuti (C. F.) alla media di 101,120. Cat. 350 km. 192: 1° Pigorini (Rudge) alla media di 102,568. Cat. 500 km. 192: 1° Tenni (Guzzi) media di 107,096.

Macchine e piloti italiani parteciparono otto giorni dopo al *Gran Premio della Svizzera* svoltosi a Berna in due giornate. Nella categoria 250 Amilcare Moretti vinse, coprendo i 292 km. in 2 ore 27' 54 8/10 alla media di 118,604, distaccando Mellors di 32". L'inglese Simpson, che alla vigilia aveva vinto la cat. 350 riportò la cat. 500 distaccando sui 328 km. di oltre 2 primi il rappresentante italiano Tenni Omobono (Guzzi) che pur aveva marciato alla media di 130,290. L'industria italiana nel foltissimo lotto di partecipanti dimostrò tutto il suo attuale valore. Questo veniva confermato nel successivo *Gran Premio del Belgio*, corsosi sul circuito di Franarchamps. Nella categoria 175, la vittoria toccava alla Benelli pilotata da Goor che compieva il percorso di km. 297 alla media di 105,680 con un vantaggio di ventitrè minuti primi sul secondo.

Nello stesso giorno, sul *Circuito del Montenero* veniva disputata la X Coppa del Mare. I risultati furono i seguenti: Cat. 175 km. 120: 1° Rossetti (Benelli) media 74,321. Cat. 250 km. 160 Cavacciuti (C. F.) media 74,020. Classe 350 km. 200: 1° Pigorini (Rudge) media 74,981. Cat. 500 km. 200: 1° Susini (Bianchi) media 75,986.

A fine luglio, dopo una pausa di due anni, è stato ripreso il *Circuito del Lario*, la prova che fra tutte quelle italiane è forse la più importante per le difficoltà del suo percorso di montagna, caratterizzato da 287 curve ogni giro. La gara ebbe una selezione assai forte. Le strade migliorate e le maggiori efficienze delle macchine hanno fatto crollare tutti i *records* del giro: nella 175 si è avuto un balzo dalla media di 67,724 a quella di 70,470, nella 250 da 69,819 si salì a 74,176, nella 350 da 73,820 a 76,112, nella 500 da 73,178 a 75,874. Anzi i *records* del percorso totale, all'infuori di quello della 350, furono superati. Il rilievo più sorprendente è che la differenza delle medie fra la macchina vincitrice della 175 e quella della vincitrice della 500 (cilindr. min.) è di soli km. 5,500 circa.

Il vincitore del Circuito del Lario è stato Carlo Fumagalli con la Bianchi 500, che compì i 219 km. in 2,55' 15" alla media di 74,978, seguito da Colombo pure su Bianchi. Nella categoria 350 fu primo Silvio Girotto (Norton) in 3,16' 7" 2/5 alla media di 66,998. Bisogna notare che Pigorini (Rudge), che fu costretto ad abbandonare durante il quinto giro, compì il quarto in 28' 46" 2/5 alla media di 76,112 che costituisce il tempo più veloce della giornata e altresì il nuovo *record* del giro. Nella categoria 250 fu primo Ugo Prini (Guzzi) che compì i km. 182,500 in 2,30' 1" 1/5, alla media di 72,990 seguito a 36" da Brusi, pure su Guzzi. Infine la categoria 175 segnò il successo di Amilcare Rossetti (Benelli) che compì i km. 182,500 in 2,35' 23" alla media di km. 70,470, seguito a 48" da Raffaele Abbesti pure con Benelli.

Ciclismo.

Nel mese di luglio gli sportivi guardarono tutti al *Giro di Francia*, che è indubbiamente una prova che colpisce l'immaginazione per la severità del suo percorso, per la dotazione di premi (specialmente per i vittoriosi) e per la messa in scena fatta da un accorto regista che la guida ormai da 28 anni. Quest'anno

la F. C. I. diede il crisma dell'ufficialità alla rappresentativa italiana che però non rappresentava il fiore del ciclismo italiano il quale avrebbe potuto allineare corridori di classe assai maggiore. I belgi, anch'essi non bene rappresentati, crollarono alle prime scaramucce mentre i francesi non si dimostrarono nella pienezza dei loro mezzi.

Per tutto questo, il 28° Giro di Francia non raccolse il consueto successo, perchè la lotta risultò circoscritta per più di quindici tappe fra Antonio Magne e il nostro Martano. Questi si prodigò troppo all'inizio della corsa, quando la squadra non gli fu di alcun giovamento, e si trovò esaurito nel momento in cui bisognava mettere nella battaglia quella riserva di energia che Magne non aveva mai inutilmente sprecata.

Martano vinse la tappa Grenoble-Gap. Vi gnoli quella di Aix-les-Thermes a Luchon e l'isolato (isolato, l'unico velocista italiano in corsa) Meini, quella da Pau a Bordeaux. Troppo poco per potere avere probabilità di successo finale. La classifica fu la seguente: 1° A. Magne km. 4268 in 147 22' 40" (detratti gli abbuoni di 8' 42") alla media di 28 km. 959; 2° Martano a 27' 31"; 3° Lapebie a 51' 45"; 4° Vervaeke (primo degli isolati) a 57' 40"; 5° Vietto a 59'; 6° Morelli (secondo degli isolati) a 1 12' 02". Il Trofeo delle Nazioni ebbe questa classifica: 1° Francia; 2° Italia con 3 ore 19' 53" di ritardo.

In luglio l'attività in Italia non fu affatto limitata, come si può desumere da questa rassegna delle prove più notevoli. Il *Giro della Toscana* in quattro tappe (Pontedera-Prato, km. 124: 1° Maserati; Prato-Grosseto km. 200: 1° Attilio Pavesi; Grosseto-Livorno km. 160: 1° Scorticati; Livorno-Pontedera km. 260: 1° Oscar Baronti) fu vinto da Renato Scorticati, 2° Balli, 3° Bellandi. La *Coppa Catene Regina* a Merate Brianza, km. 227, fu vinta da Antonio Frascaroli, la *Coppa Città di Legnano*, km. 153, per dilettanti e indipendenti fu appannaggio di Isidoro Piubellini, mentre il *Trofeo Lattuada* a Milano, prova per staffette su 100 km. fu vinta dalla risorta U. S. Milanese con Introzzi, Magri e Romano.

Il *Giro della Bergamasca* di km. 200 segnò una nuova vittoria per Piubellini ed a Firenze Adalino Mealli trionfava nella Coppa Gabriella Zucchi di km. 230.

Fra tutte, di maggior importanza fu la *Milano-Modena*, km. 186, compresi i giri di pista all'arrivo. Sul tratto piano da Rogoredo alla città della Ghirlandina sulle strade asfaltate e con un'atmosfera ideale per i recenti temporali i corridori sostennero una andatura vertiginosa, che tuttavia non impedì ad un gruppo di ventitrè concorrenti di disputare la volata. Guerra vinse per un quarto di ruota su Nino Borsari, il quale aveva vicinissimi Rogora e Canavesi. La media fu di km. 40,843.

Nello stesso giorno a Forlì si disputò la finale della *18ª Coppa Italia* a squadre di dilettanti, una prova assai importante. Essa fu vinta dall'U. C. Pistoiese con Cecchi, Del Cangia, Bernacchi, Ariaci i quali sui 104 km. coperti alla media di 37,579 staccarono la squadra del V. C. Bassano di una ventina di secondi.

Una settimana più tardi veniva corsa la *Coppa del Re, per dilettanti*. Essa fu disputata in due gruppi. Del primo riuscì vittorioso Aldo Bini dell'A. C. Pratese (che fu il vincitore assoluto), del secondo risultò vincitore Pierino Favalli dello S. C. Genova di Milano. Bini coprì i 135 km. alla media di 39 km. 272. Nella *Coppa del Metauro*, km. 203, per professionisti e indipendenti con arrivo a Fano fu primo il vercellese Nino Sella. A Dairago nella *Coppa G. P. Fassi*, km. 215, la vittoria arrise a Pietro Rimoldi, a Pescara la *Coppa Acerbo*, km. 127, toccò a Biagio Foschi.

La *Castellanza-Macugnaga*, di 185 km., una prova dal percorso severo nella sua seconda parte, fu disputata dai migliori corridori. Sulle ultime salite Bertoni e Maserati riuscirono a staccarsi da tutti, passando in tale ordine al traguardo alla notevole media di 33 km. 228. Terzo a 27'' fu Remo Castiglioni (primo nella seconda categoria). Nello stesso giorno il livornese Ivo Mancini era primo a Forlì nella Coppa Vittorio Bruno e Romano Mussolini.

NB. – Per difetto di spazio rimandiamo al prossimo fascicolo le notizie relative alle manifestazioni motonautiche calcistiche, atletiche e pugilistiche

TRA I LIBRI

FORTUNATO RIZZI. – *Francesco Petrarca e il decennio parmense.* – Torino, G. B. Paravia e C., 1934-XII, pag. 520, con 12 ill. fuori testo: L. 20.

E' il decennio 1341-1351, durante il quale il Petrarca «pur girovagando per la penisola, ebbe suo centro e sua sede in Parma, ove possedette una casa sua e nei dintorni una villa». Ma l'opera del Rizzi va molto al di là del titolo, chè tutta la vita e tutta l'attività letteraria del poeta aretino hanno in questo libro continui richiami e riflessi e commenti. Con un poco più di estensione prima e poi, ne sarebbe uscita fuori una compiuta vita del Petrarca; ma, pur così, è un bellissimo, appassionato, vivo contributo alla conoscenza piena dell'uomo e dello scrittore. In ultimo, un'appendice che precisa la vera ubicazione della casa del poeta in Parma, non nella casa N. 9 della strada Petrarca, ma un poco più in là, nella strada Pezzana e consisterebbe in un avanzo di casetta trecentesca che fu incorporato nella costruzione del Collegio Maria Luigia.

RANIERI MARIO COSSÀR. – *Gorizia d'altri tempi.* – Gorizia, 1934-XII: L. 20.

Entro l'ingegnosa cornice d'un calendario mensile l'A. fa rivivere un quadro vasto della vita goriziana fino al principio del secolo presente. Sotto ogni mese sono rievocate le ricorrenze fisse di costumanze e feste, nelle quali la tradizione ha più sapore; sotto ogni mese sono ricordati gli avvenimenti, gli accidenti più memorabili della cronistoria cittadina, che talvolta prende significato più largo e partecipa della storia (vedi i frequenti soffi di aspirazioni irredentiste). L'anima di Gorizia vive schietta in questo largo mosaico di vita provinciale saggia, arguta, ingenua e fiera, generosa e irriducibile, chiusa in un suo castello d'avorio, segretamente tesa a un suo destino infallibile; forte vita di gente friulana.

MINISTERO DEI LAVORI PUBBLICI - SERVIZIO IDROGRAFICO. – *Le Sorgenti Italiane. – Elenco e descrizione.* – Vol. I, *Puglia*, 118 pag. e 2 tavole. – Vol. II, *Sicilia*, 550 pag. e 26 tavole. – Vol. III, *Agro Pontino e Bacino di Fondi*, 188 pag. e 4 carte, Istituto Poligrafico dello Stato, Roma, 1934-XII.

L'esatta conoscenza delle sorgenti e della loro portata, come del clima e del regime dei corsi d'acqua, non solo costituisce un elemento di base nello studio di qualsiasi sistemazione idraulica, ma ha importanza essenziale anche ai fini dell'approvvigionamento idrico degli abitati, dell'irrigazione, della bonifica, ecc. E tale importanza è naturalmente massima là dove le acque sono meno abbondanti e più preziose, nell'Italia Meridionale e nelle Isole.

Il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici (Servizio Idrografico) ha sin dal 1928 avviato delle indagini per la formazione di un censimento delle sorgenti e delle acque sotterranee. È stata da poco iniziata la pubblicazione dei risultati di tali ricerche, sono usciti finora tre volumi, ricchi di dati, di tavole, carte e illustrazioni. La parte I di ciascun volume è assai interessante anche per il profano, poichè, mentre esamina e commenta i risultati complessivi delle ricerche in una regione,

riassume la configurazione del suolo e dell'idrografia, il clima, le precipitazioni, ecc. L'indagine ha dato per la Sicilia risultati impensati: sono state infatti censite nell'isola 4089 sorgenti con una portata complessiva di 32 984 litri al secondo.

MINISTERO DELLA MARINA, Ufficio del Capo di Stato Maggiore (Ufficio Storico). – *I nostri Sommergibili durante la guerra 1915-18.* – Roma, Tipogr. dell'Uff. del Capo di Stato Magg., 1933-XI, pag. 334, con molti grafici: L. 7 (riservato agli Ufficiali).

MINISTERO DELLA MARINA, Ufficio del Capo di Stato Maggiore (Ufficio Storico), – *Le Occupazioni Adriatiche.* – Roma, Tipogr. dell'Uff. del Capo di Stato Magg., 1932-XI, pag. 430 con una carta: L. 10 (riservato agli Ufficiali).

Elenchi di navi, piani di operazioni, ordini di comandanti, rapporti di missioni di guerra e di occupazioni di porti adriatici; ma in queste pagine apparentemente fredde brillano gemme purissime di audacia e di eroismo, come il combattimento (18 agosto 1915) tra il nostro sommerbigile *Velella* e il cacciatorpediniere austriaco *Uskoke* e l'altro (14 luglio 1916) tra il *Balilla* e le torpediniere austriache *65* e *66 F*, e, nelle occupazioni adriatiche, episodi commoventi o drammatici, come in quella di Pola.

EJNAR DYGGVE, JOHANNES BRÖNDSTED, FREDERIK WEILBACH. – *Recherches à Salone.* – Due volumi, di grande formato, riccamente rilegati. Copenhague, J. H. Schultz, 1928 e 1933; il 1°, di pag. 196, con 244 ill. e grandi tavole fuori testo; il 2°, di pag. 154, con 74 ill. e grandi tavole fuori testo. Pubblicazione a spese della fondazione Rask-Örsted.

Fin dal 1895 l'archeologo danese J. L. Heiberg si occupò di scavi in Salona, ma fu soltanto nel 1919 che, col costituirsi della fondazione Rask-Örsted, poi delle successive fondazioni Carlsberg e Ny Carlsberg, si adunarono i mezzi per finanziare la ripresa in grande di scavi che vennero condotti dal 1922 all'autunno 1924 da una missione danese.

L'esposizione dei risultati raggiunti è pubblicata in questi due volumi, editi a distanza di 5 anni uno dall'altro. Si tratta di un'opera scritta strettamente per archeologi, ma la saggia distribuzione della materia, l'esposizione piana e la ricchezza illustrativa ne rendono utile e interessante la consultazione anche alle persone colte non specializzate.

Comte CARTON DE WIART. – *Mes vacances au Congo*, pag. 124; et *Mes vacances au Brésil*, pag. 186. – Ed. Desclée de Brouwer et C.ie, Bruges-Paris.

L'A., che oltre ad essere una delle maggiori personalità del mondo politico e diplomatico belga, è anche un viaggiatore instancabile e un sagace osservatore, espone assai piacevolmente in questi due volumi le impressioni riportate dalle sue recenti visite nel Brasile e nel Congo. Particolare interesse conferisce ai volumi il fatto che egli non si limita a descrivere le bellezze naturali e le attrattive folcloristiche dei due sterminati e ricchissimi paesi; ma al suo spirito attento e sensibile non sfuggono infatti i problemi politici, economici e sociali relativi all'una o all'altra regione, che egli esamina con chiarezza e acutezza d'indagine.

Dott. ANTON CLIMA. – *Das Auto in der Karikatur.* – Deutsche Verlagsgesellschaft m. b. H., Berlin S W 11: RM. 3,50.

Raccolta di caricature automobilistiche pubblicate da riviste tedesche, francesi e inglesi.

GIULIO INNOCENZI. – *Ragioneria, Finanza e Amministrazione Comunale. – Guida Teorico Pratica ad uso dei Segretari e degli Aspiranti Segretari Comunali.* – Tip. G. Ramella e C., Firenze, 1934-XII, pag. 295: L. 20.

EMANUELE DOMENECH. – *Pastori e Banditi.* – Pag. 106, con 16 tavole illustrate.

ERNESTO BARILLI. – *L'Italiano nuovo.* – Cultura Fascista, per gli Istituti Tecnici inferiori e le Scuole Tecniche e Professionali Femminili. - Stabilimenti Poligrafici Riuniti, Bologna, 1934-XII, pag. 110, ill.: L. 5.

ERNESTO BARILLI. – *Nozioni di Cultura Fascista.* – Per le Scuole Secondarie di Avviamento Professionale. Seconda edizione aggiornata e migliorata. - Stabilimenti Poligrafici Riuniti, Bologna, 1934-XII, pag. 84, ill.: L. 4,50.

PAOLO REVELLI. – *Il Contributo italiano al progresso geografico.* – Relazione per la Mostra di Storia della scienza, Chicago, 1933. Consiglio Nazionale delle Ricerche, Comitato per la Geografia, Roma, 1934-XII, pag. 20.

GASTONE VUILLIER. – *Le Isole dimenticate; la Sardegna.* – Pag. 82, con 32 tavole illustrate.

« La Riviera », Monografia e Guida Castellamonte della Provincia di Imperia, con Genova, Savona e La Spezia. – Manuale dei Servizi Pubblici, Guida Turistica, Alberghiera, Professionale, Industriale, Commerciale, Amministrativa, con numerosissime illustrazioni. – Studio Editoriale Castellamonte, Milano, 1933-XI, pag. 366: L. 15.

Ordinamenti e Gerarchie d'Italia. – Guida amministrativa ed economica. – Ravagnati, Milano, 1934 XII, pag. 234: L. 10.

Statistica dei Soci al 31 luglio 1934-XII.

Soci annuali che avevano pagato la quota al 31 luglio 1934		N. 173 952
Soci annuali iscritti per il 1934 alla stessa data		» 18 362
Soci vitalizi iscritti al 31 dicembre 1933	N. 219 534	
Soci vitalizi iscritti al 31 luglio 1934	» 5 250	
Soci vitalizi in corso di pagamento rateale al 31 luglio 1934	» 11 697	
		» 236 481
		N. 428 795

Direzione e Amministrazione: TOURING CLUB ITALIANO - Milano, Corso Italia, 10.

Condirettore responsabile: Prof. GIOVANNI BOGNETTI

Stampa: *Testo:* Società Grafica G. Modiano - Milano, Corso XXVIII Ottobre, 100. *Notizie ed Echi e Pubblicità:* Capriolo & Massimino - Milano, Via Carlo Poma, 7.

Hunyadi János

la migliore Acqua Purgativa Naturale.

La "Hunyadi János„ non è soltanto un Purgante, ma, mercè la sua azione fisiologica, è allo stesso tempo un preventivo e curativo in molte indisposizioni, stati morbosi e diatesici, fra i quali

conviene rilevare: mal di testa, pletora sanguigna, obesità, nausea, bruciore nella gola e lo stomaco, etc. "Hunyadi János„ è un ottimo disinfettante, risolvente, derivato, risveglia l'appetito nei soggetti indeboliti e facilita il lavorio intimo della nutrizione; è il purgante per eccellenza delle donne e dei bambini.

In vendita nelle Farmacie e Drogherie

SOCIETA GRAFICA G. MODIANO - MILANO